資料５

国内外における税制のグリーン化に関する状況について

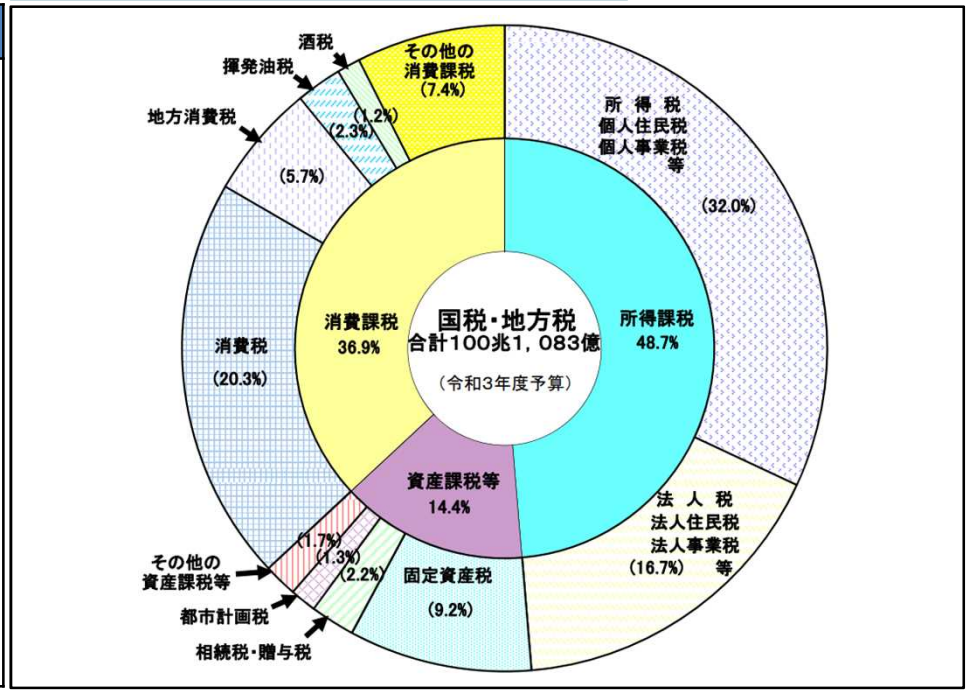
我が国の環境関連税制の動向

我が国の税制の概要

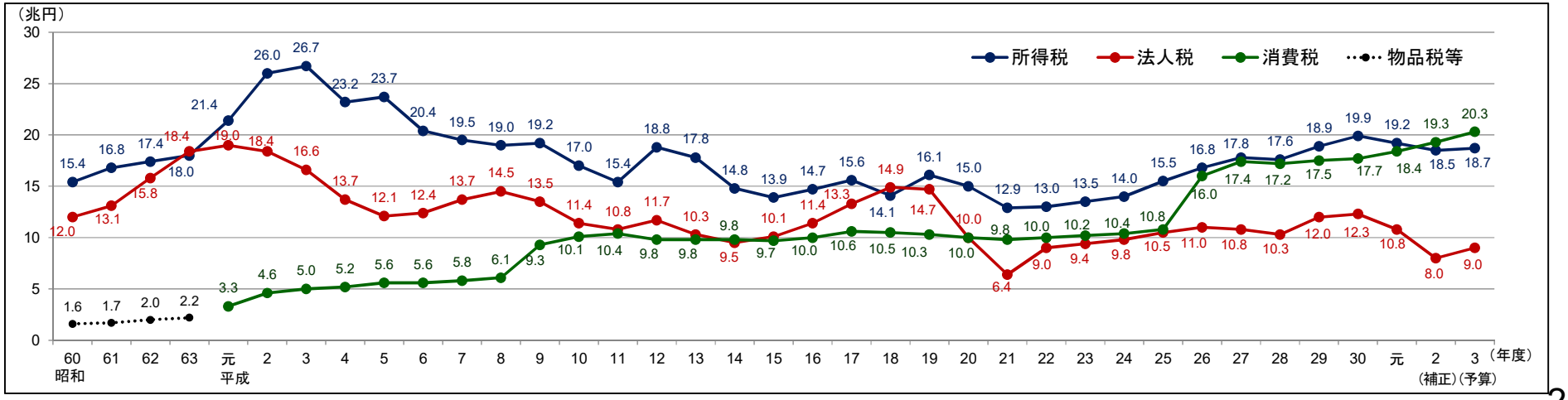
国税・地方税の税目

	国　税	地 方 税		国　税	地 方 税
所得課税	所得税 法人税 地方法人税 特別法人事業税 復興特別所得税	住民税 事業税	消費課税	消費税 酒税 たばこ税 たばこ特別税 揮発油税 地方揮発油税 石油ガス税 航空機燃料税 石油石炭税 電源開発促進税 自動車重量税 国際観光旅客税 関税 とん税 特別とん税	地方消費税 地方たばこ税 ゴルフ場利用税 軽油引取税 自動車税 （環境性能割・種別割） 軽自動車税 （環境性能割・種別割） 鉱区税 狩猟税 鉱産税 入湯税
資産課税等	相続税・贈与税 登録免許税 印紙税	不動産取得税 固定資産税 特別土地保有税 法定外普通税 事業所税 都市計画税 水利地益税 共同施設税 宅地開発税 国民健康保険税 法定外目的税			

国税・地方税の内訳



主要税目の税収の推移



（出典） 財務省「国税・地方税の税目・内訳」、財務省「主要税目の税収（一般会計分）の推移」

我が国の環境関連税制

	税目（課税主体）	課税対象	税率	税収（令和3年度予算）	使途
エネルギー課税	**揮発油税**（国）	**揮発油** 製造場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	**48.6円**/ℓ （本則：24.3円/ℓ）	20,700億円	一般財源
	地方揮発油税（国）		**5.2円**/ℓ （本則：4.4円/ℓ）	2,214億円	一般財源（都道府県、指定市及び市町村の一般財源としての全額譲与）
	石油ガス税（国）	**自動車用石油ガス** 充てん場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	**17.5円**/kg	80億円	一般財源（税収の1/2は都道府県及び指定市の一般財源としての譲与）
	軽油引取税（都道府県）	**軽油** 特約業者又は元売業者からの引取りで当該引取りに係る軽油の現実の納入を伴うもの	**32.1円**/ℓ （本則：15.0円/ℓ）	9,300億円	一般財源
	航空機燃料税（国）	**航空機燃料** 航空機に積み込まれるもの	**9.0円**/ℓ ※令和4年3月31日までの特例税率（本則：26.0円/ℓ）	561億円	空港整備等（税収の2/9は空港関係市町村及び空港関係都道府県の空港対策費として譲与）
	石油石炭税（国）	**原油・石油製品、ガス状炭化水素、石炭** 採取場から移出し、又は保税地域から引き取るもの	• 原油、石油製品 **2,040円**/kℓ • LPG、LNG等 **1,080円**/t • 石炭 **700円**/t	6,060億円	燃料安定供給対策 （石油、可燃性天然ガス及び石炭の安定的かつ低廉な供給の確保を図るための、石油及び天然ガス等の開発、備蓄などの措置） エネルギー需給構造高度化対策 （内外の経済的社会的環境に応じた安定的かつ適切なエネルギーの需給構造の構築を図るための、省エネルギー・新エネルギー対策等の措置及びエネルギー起源CO_2排出抑制対策などの措置）
	地球温暖化対策のための課税の特例	CO_2排出量に応じた税率を上乗せ ※H24.10施行。3年半かけて税率を段階的に引上げ	• 原油、石油製品 **760円**/kℓ • LPG、LNG等 **780円**/t • 石炭 **670円**/t	―	
	電源開発促進税（国）	**販売電気** 一般電気事業者が販売するもの	**375円/1,000kwh**	3,050億円	電源立地対策 （発電用施設周辺地域整備法の規定に基づく交付金の交付及び発電用施設の周辺の地域における安全対策のための財政上の措置その他の発電の用に供する施設の設置及び運転の円滑化に資するための財政上の措置） 電源利用対策 （発電用施設の利用の促進及び安全の確保並びに発電用施設による電気の供給の円滑化を図るための財政上の措置） 原子力安全規制対策 （原子力発電施設等に関する安全の確保を図るための措置（独立行政法人原子力安全基盤機構に対する交付金の交付を含む。））

計 4兆1,965億円

	税目		課税対象	税率	税収	使途
車体課税	**自動車重量税**（国）		**自動車** 自動車検査証の交付等を受ける検査自動車及び車両番号の指定を受ける届出軽自動車	[例]乗用車 車両重量0.5tにつき • 自家用 **4,100円**/年（本則：2,500円） • 営業用 **2,600円**/年（本則：2,500円）	6,609億円	一般財源（税収の15/1,000を都道府県の一般財源として譲与、税収（本則）の333/1,000、税収（当分の間）の407/1,000を市町村の一般財源として譲与） 税収の一部を公害健康被害の補償費用として交付
	自動車税（都道府県）	**環境性能割** ※令和元年10月1日から	**自動車** 取得する自動車	[例]乗用車・自家用 • 環境性能に応じ 取得価額 の**0～3%** （令和元年10月1日～令和3年12月31日は同0～2%）	932億円	一般財源（税収の47/100は市町村に交付）
		種別割 ※令和元年9月30日までは自動車税	**自動車** 4月1日に所有する乗用車、トラック等	[例]乗用車・自家用 総排気量1.5～2ℓ • 令和元年10月1日以後新車新規登録 **36,000円**/年 • 令和元年9月30日以前 〃 **39,500円**/年	15,139億円	一般財源
	軽自動車税（市町村）	**環境性能割** ※令和元年10月1日から	**自動車** 三輪以上の軽自動車	[例]乗用車 • 環境性能に応じ 取得価額 の**0～2%** （令和元年10月1日～令和3年12月31日は同0～1%）	93億円	一般財源
		種別割 ※令和元年9月30日までは軽自動車税	**自動車** 4月1日に所有する軽自動車、原動機付自転車等	[例]乗用車・自家用 • 平成27年4月1日以後新車新規登録 **10,800円**/年 • 平成27年3月31日以前 〃 **7,200円**/年	2,798億円	

計 2兆5,571億円

地方における税制のグリーン化の状況

各地方公共団体における環境保全関連の税（地方環境税）

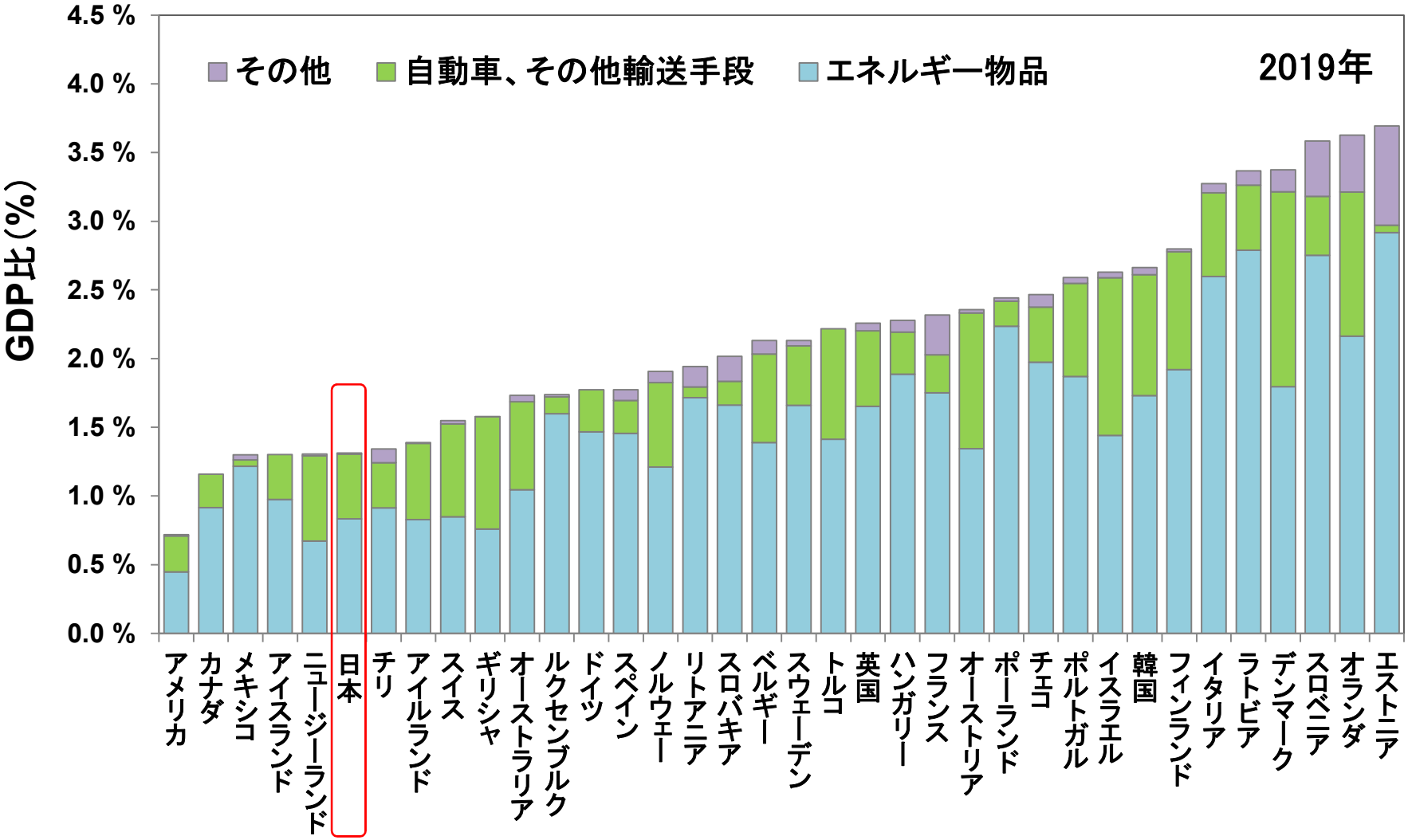
（2021年2月現在）

分野	課税措置等の例	都道府県／市町村名	税収額（億円）
廃棄物・リサイクル対策	産業廃棄物税等（最終処分場等への産業廃棄物の搬入に課税【法定外目的税】）	三重県、岡山県、広島県、鳥取県、青森県、岩手県、秋田県、滋賀県、奈良県、山口県、新潟県、京都府、宮城県、島根県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、鹿児島県、宮崎県、熊本県、福島県、愛知県、沖縄県、北海道、山形県、愛媛県、福岡県北九州市【計28件】	79 ※1,4
森林・水源環境の保全	森林環境税等（森林環境の保全に係る住民税均等割の超過課税）※2	高知県、岡山県、鳥取県、島根県、山口県、愛媛県、熊本県、鹿児島県、岩手県、福島県、静岡県、滋賀県、兵庫県、奈良県、大分県、宮崎県、山形県、神奈川県、富山県、石川県、和歌山県、広島県、長崎県、秋田県、茨城県、栃木県、長野県、福岡県、佐賀県、愛知県、宮城県、山梨県、岐阜県、群馬県、三重県、京都府、大阪府、横浜市【計38件】	339 ※3
原発立地及び周辺地域の安全対策等※5	核燃料税（原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による運転及び廃止に課税 【法定外普通税】）	島根県	7 ※1
	核燃料税（原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による発電に課税【法定外普通税】）	静岡県、鹿児島県、宮城県、新潟県、北海道、石川県	82 ※1
	核燃料税（原子炉への核燃料挿入、原子炉設置による運転及び廃止、施設における使用済燃料の貯蔵に課税 【法定外普通税】）	福井県、愛媛県、佐賀県	175 ※1
	核燃料等取扱税（原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ・保管等に課税【法定外普通税】）	茨城県	12 ※1
	核燃料物質等取扱税（ウランの濃縮、原子炉の設置、原子炉への核燃料の挿入、使用済燃料の受入れ等に課税 【法定外普通税】）	青森県	201 ※1
	使用済核燃料税（使用済核燃料の貯蔵に課税【法定外普通税】）	鹿児島県薩摩川内市、愛媛県伊方町	7．5 ※1
	使用済核燃料税（使用済核燃料の保管・貯蔵に課税【法定外目的税】）	新潟県柏崎市、佐賀県玄海町	9．9 ※1
その他	砂利採取税（岩石及び砂利の採取に課税【法定外普通税】）	神奈川県山北町	0．05 ※1
	歴史と文化の環境税（有料駐車場駐車台数に課税【法定外普通税】）	福岡県太宰府市	0．9 ※1
	乗鞍環境保全税（駐車場への自動車進入に課税【法定外目的税】）	岐阜県	0．1 ※1
	遊漁税（河口湖での遊漁行為に課税【法定外目的税】）	山梨県富士河口湖町	0．1 ※1
	環境協力税（旅客船等による各村への入域に課税【法定外目的税】）	沖縄県伊是名村、沖縄県伊平屋村、沖縄県渡嘉敷村	0．2 ※1
	美ら島税（旅客船等による村への入域に課税【法定外目的税】）	沖縄県座間味村	0．1 ※1
	開発事業等緑化負担税（開発行為等の行われる土地面積に課税【法定外目的税】）	大阪府箕面市	1 ※1

（注）法定外税のうち環境に関わる税、道府県民税・市町村民税の超過課税分を「地方環境税」としている。
※1　総務省「法定外税の実施状況（令和2年4月現在）」に記載された平成30年度決算額をもとに作成（森林環境税等を除く）。
※2　地方自治体が自主的に地方税の税目や税率を定めて課税できる課税自主権に基づく。
※3　森林環境税の税収は、「平成30年度決算財政状況資料集」（総務省）に記載された平成30年度普通会計の状況（超過課税分）をもとに作成。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合

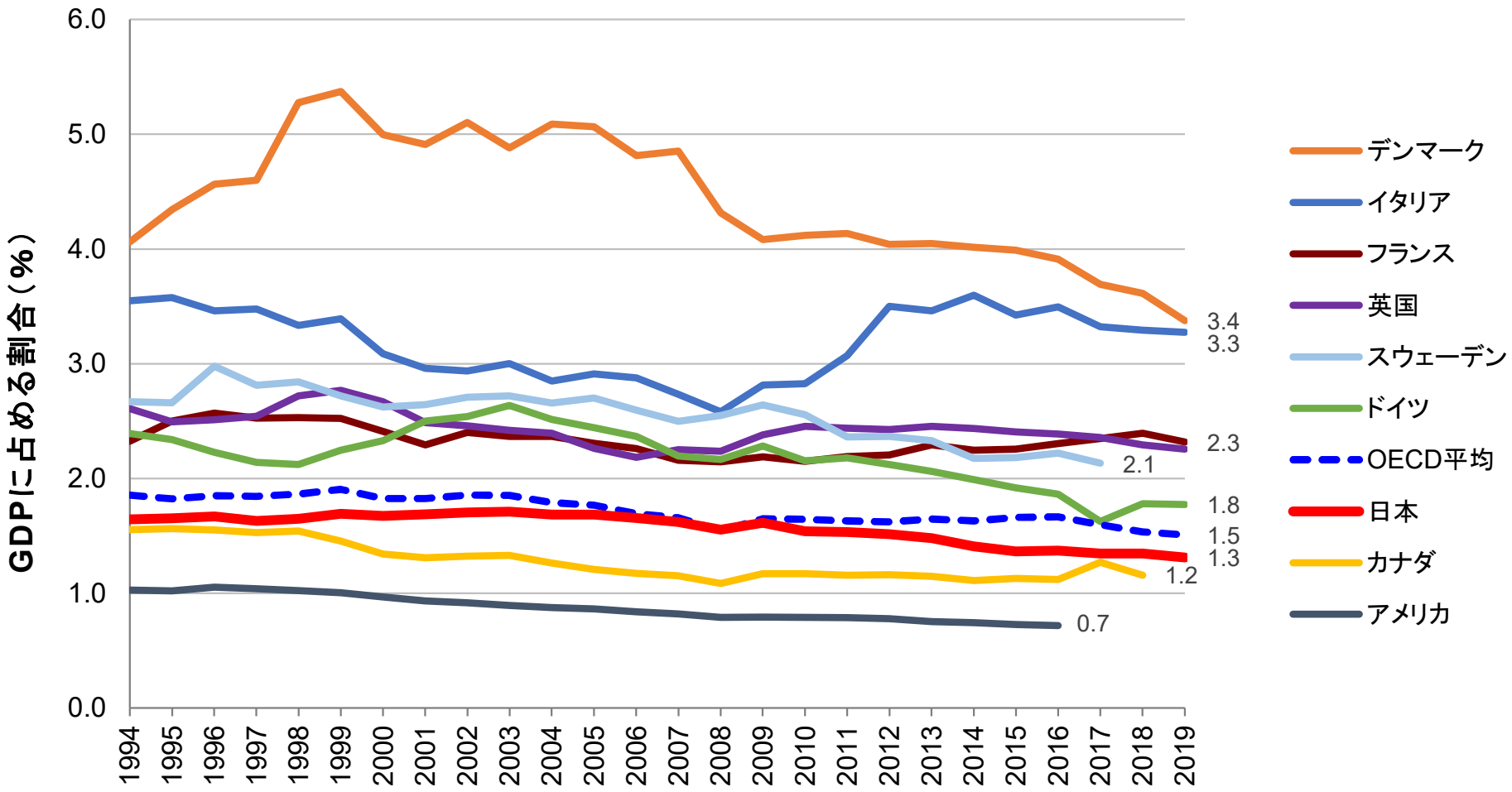
GDPに占める環境関連税収の割合（2019年）



（注1）「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的（compulsory）かつ一方的（unrequited）な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の使途は、環境関連税の基準とならない」。
（注2）「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」（廃棄物、天然資源等）に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。
（注3）韓国は2014年の値。米国・豪州は2016年の値。イスラエルは2018年の値。カナダは2018年の「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の値。
（出典）OECD「Environment Database – Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国におけるGDPに占める環境関連税収の割合の推移

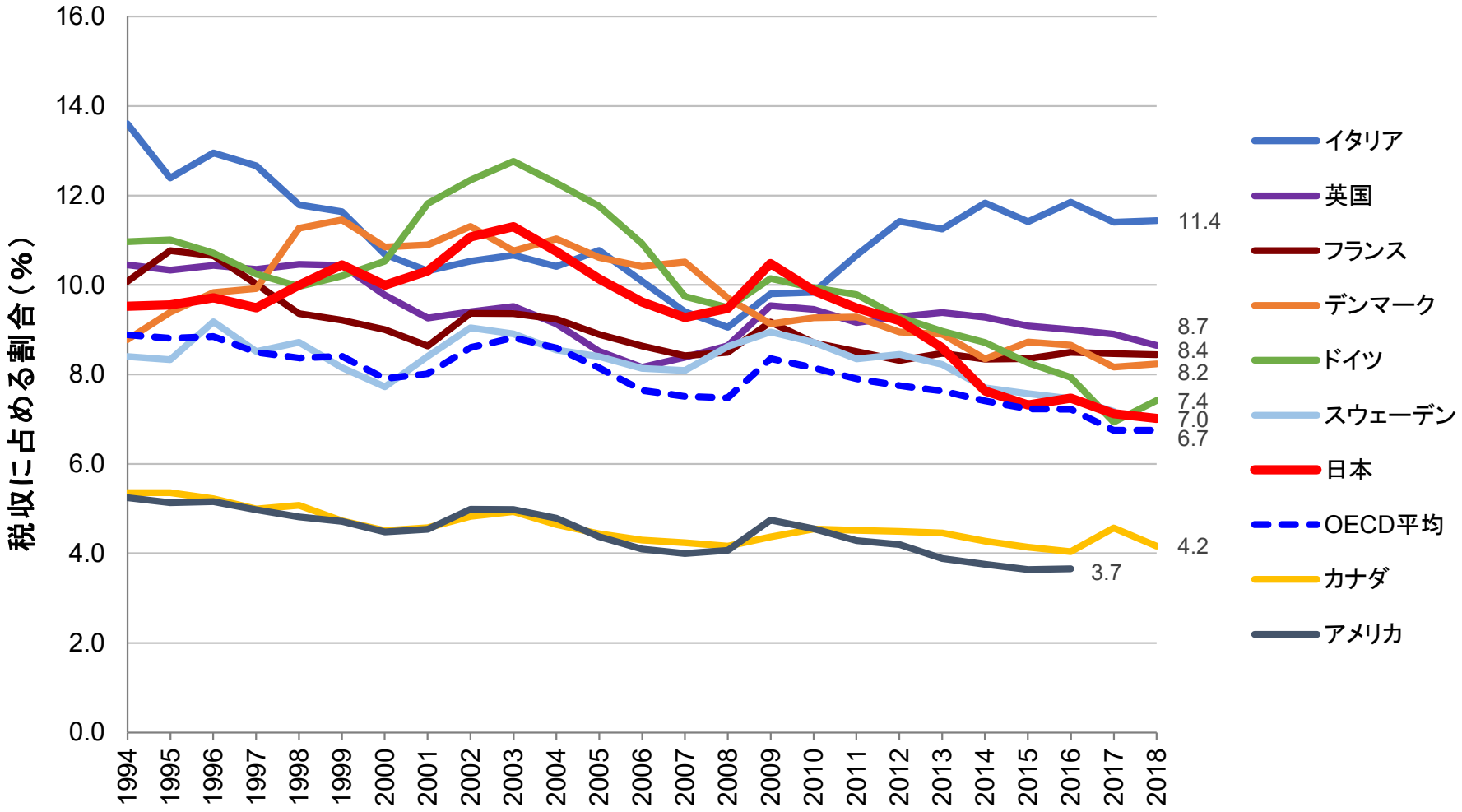
GDPに占める環境関連税収の割合の推移（1994～2019年）



（注1）「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的（compulsory）かつ一方的（unrequited）な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の使途は、環境関連税の基準とならない」。
（注2）「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」（廃棄物、天然資源等）に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。
（注3）米国は2016年まで。スウェーデンは2017年まで。カナダの2015年から2018年までは「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の合計。
（出典）OECD「Environment Database – Instruments used for environmental policy」より作成。

OECD諸国における総税収に占める環境関連税収の割合の推移

総税収に占める環境関連税収の割合の推移（1994～2018年）



（注1）「環境関連税」は、OECD database on Policy Instruments for the Environmentの「Tax」に記載された税目。OECDによれば、「環境関連税」とは、「特に環境分野に関連すると考えられる課税対象に対して賦課する義務的（compulsory）かつ一方的（unrequited）な政府への支払い」と定義され、また、「税の名称や目的、課税によってもたらされる税収の使途は、環境関連税の基準とならない」。
（注2）「環境関連税制」の課税対象は、「エネルギー物品」、「自動車、その他輸送手段」、及び「その他」（廃棄物、天然資源等）に区分される。日本の場合、「エネルギー物品」に対する課税には、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、航空機燃料税、石油石炭税、電源開発促進税、「自動車及びその他輸送手段」に対する課税には、自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税、「その他」に対する課税には狩猟税、鉱産税が含まれる。
（注3）「総税収」は、OECD「Revenue Statistics」のTotal Tax Revenueから2000 Social security contributions (SSC)、3000 Taxes on payroll and workforceを除いた値。
（注4）米国は2016年まで。スウェーデンは2017年まで。カナダの2015年から2018年は「エネルギー物品」と「自動車、その他輸送手段」の合計。
（出典）OECD「Revenue Statistics」、OECD「Environment Database – Instruments used for environmental policy」より作成。

炭素税に関する最近の動向等

世界で広がるカーボンプライシング

World Bank（2021）「State and Trends of Carbon Pricing 2021」

■ **2021年4月時点で世界全体で64のカーボンプライシング施策が導入されている**

- 炭素税のみ—7カ国・1地域、排出量取引制度のみ—18カ国・22地域、炭素税及び排出量取引制度—20カ国・15地域。
- 2020年の58から6施策増加した。2021年4月時点でカーボンプライシング施策がカバーする世界の温室効果ガス排出量は21.5%で、2020年の15.1%から大幅に拡大。拡大の大部分は中国の全国排出量取引制度開始によるもの。

■ **パリ協定の目標と整合する水準のカーボンプライシングがカバーするのは、世界の排出量の3.76%のみ**

- 炭素価格ハイレベル委員会※によれば、パリ協定の目標達成には、2020年までに40～80米ドル/tCO2、2030年までに50～100米ドル/tCO2が必要とされている。

※炭素価格ハイレベル委員会は、カーボンプライシングの導入を推奨する国や国際機関、企業等の連携枠組みであるカーボンプライシングリーダーシップ連合（CPLC）により2016年に設置され、英国のスターン卿及び米国コロンビア大学スティグリッツ教授が共同議長を務める。

■ **カーボンプライシング施策による収入は、2020年に世界全体で530億ドル**

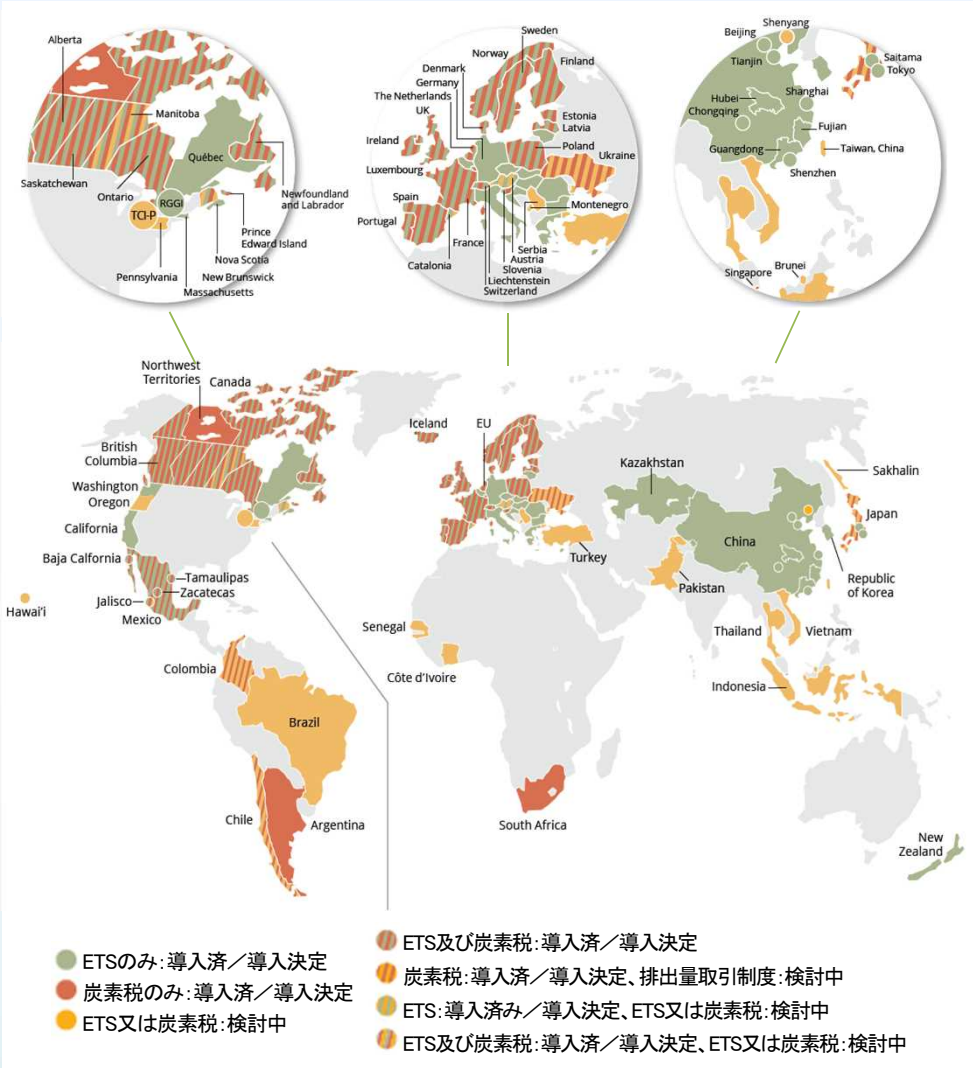
- 2019年の約80億ドルと比較し大幅増。主にEU-ETS排出枠価格の上昇による。

■ **2019～20年にクレジット市場が急激に拡大**

- 登録されているプロジェクトは2019年の16,854件から2020年に18,664件に拡大した。

■ **社内炭素価格導入した企業は853社、今後2年以内に導入する意思を表明した企業は1,159社**

- 世界の大企業500社の約半数（226社）が社内炭素価格を導入済あるいは今後2年以内に導入する意思を表明している。

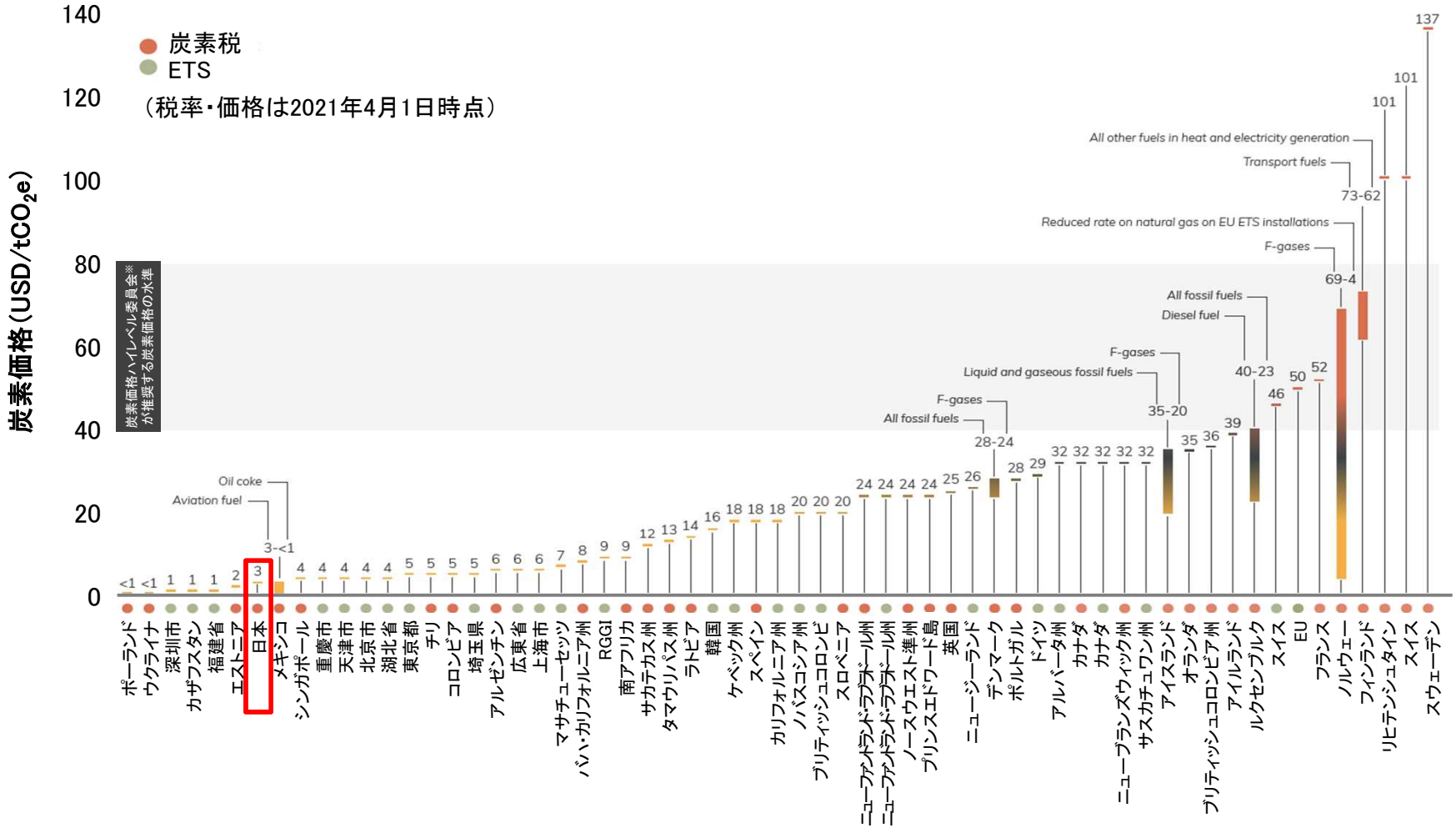


【図】世界で導入されているカーボンプライシング（2021年4月時点）

（備考）為替レート：1USD=約109円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）World Bank（2021）「State and Trends of Carbon Pricing 2021」より作成。

（参考）カーボンプライシングの価格水準

○ 炭素価格の引上げを行う国・地域が多くあるものの、ほとんどの制度において炭素価格は低く、カーボンプライシング制度によりカバーされる排出量のうち、40USD/tCO2e以上でカバーされる排出量は3.76%のみ。



※ 炭素価格ハイレベル委員会は、カーボンプライシングの導入を推奨する国や国際機関、企業等の連携枠組みであるカーボンプライシングリーダーシップ連合（CPLC）により2016年に設置され、英国のスターン卿及び米国コロンビア大学スティグリッツ教授が共同議長を務める。同委員会は、パリ協定の目標達成には、2020年までに40～80米ドル/が必要としている。

（出典）World Bank（2021）「State and Trends of Carbon Pricing 2021」より作成。

諸外国における主な温暖化対策に関連する税制改正の経緯

年	国・地域	内容
1990年	フィンランド	炭素税（Carbon tax）導入
1991年	スウェーデン	CO_2税（CO_2 tax）導入
	ノルウェー	CO_2税（CO_2 tax）導入
1992年	デンマーク	CO_2税（CO_2 tax）導入
	オランダ	一般燃料税（General fuel tax）導入
1996年	オランダ	規制エネルギー税（Regulatory energy tax）導入
	スロベニア	CO_2税（CO_2 tax）導入
1999年	ドイツ	電気税（Electricity tax）導入
	イタリア	鉱油税（Excises on mineral oils）の改正（石炭等を追加）
2000年	エストニア	炭素税（Carbon tax）導入
2001年	イギリス	気候変動税（Climate change levy）導入
＜参考＞2003年10月 「エネルギー製品と電力に対する課税に関する枠組みEC指令」公布【2004年１月発効】 ：各国はエネルギー製品及び電力に対して最低税率を上回る税率を設定		
2004年	ラトビア	炭素税（Carbon tax）導入
	オランダ	一般燃料税を既存のエネルギー税制に統合（石炭についてのみ燃料税として存続（Tax on coal）） 規制エネルギー税をエネルギー税（Energy tax）に改組
2005年	EU	EU排出量取引制度（EU-ETS）開始
2006年	ドイツ	鉱油税をエネルギー税（Energy tax）に改組（石炭を追加）
2007年	フランス	石炭税（Coal tax）導入
2008年	スイス	CO_2税（CO_2 levy）導入
	カナダ（ブリティッシュ・コロンビア州）	炭素税（Carbon tax）導入
2010年	アイルランド	炭素税（Carbon tax）導入
	アイスランド	炭素税（Carbon tax）導入
2013年	英国	炭素税（Carbon Price Floor）導入
2014年	フランス	炭素税（Carbon tax）導入
	メキシコ	炭素税（Carbon tax）導入
2015年	ポルトガル	炭素税（Carbon tax）導入
2017年	カナダ（アルバータ州）	炭素税（Carbon levy）導入　※2019年5月30日廃止
	チリ	炭素税（Carbon tax）導入
	コロンビア	炭素税（Carbon tax）導入
2018年	アルゼンチン	炭素税（Carbon tax）導入
2019年	カナダ	2018年までに国内全ての州及び準州に炭素税（Carbon tax）または排出量取引制度（C&T）の導入を義務付け。 未導入の州・準州には、2019年以降、炭素税と排出量取引制度双方を課す「連邦バックストップ」を適用。
	シンガポール	炭素税（Carbon tax）導入
	南アフリカ	炭素税（Carbon tax）導入
2021年	オランダ	炭素税（CO_2 levy）導入
	ルクセンブルク	炭素税（CO_2 tax）導入

（出典）各国政府資料及びWorld Bank（2020）「State and Trends of Carbon Pricing 2020」より作成。

主な炭素税導入国の比較

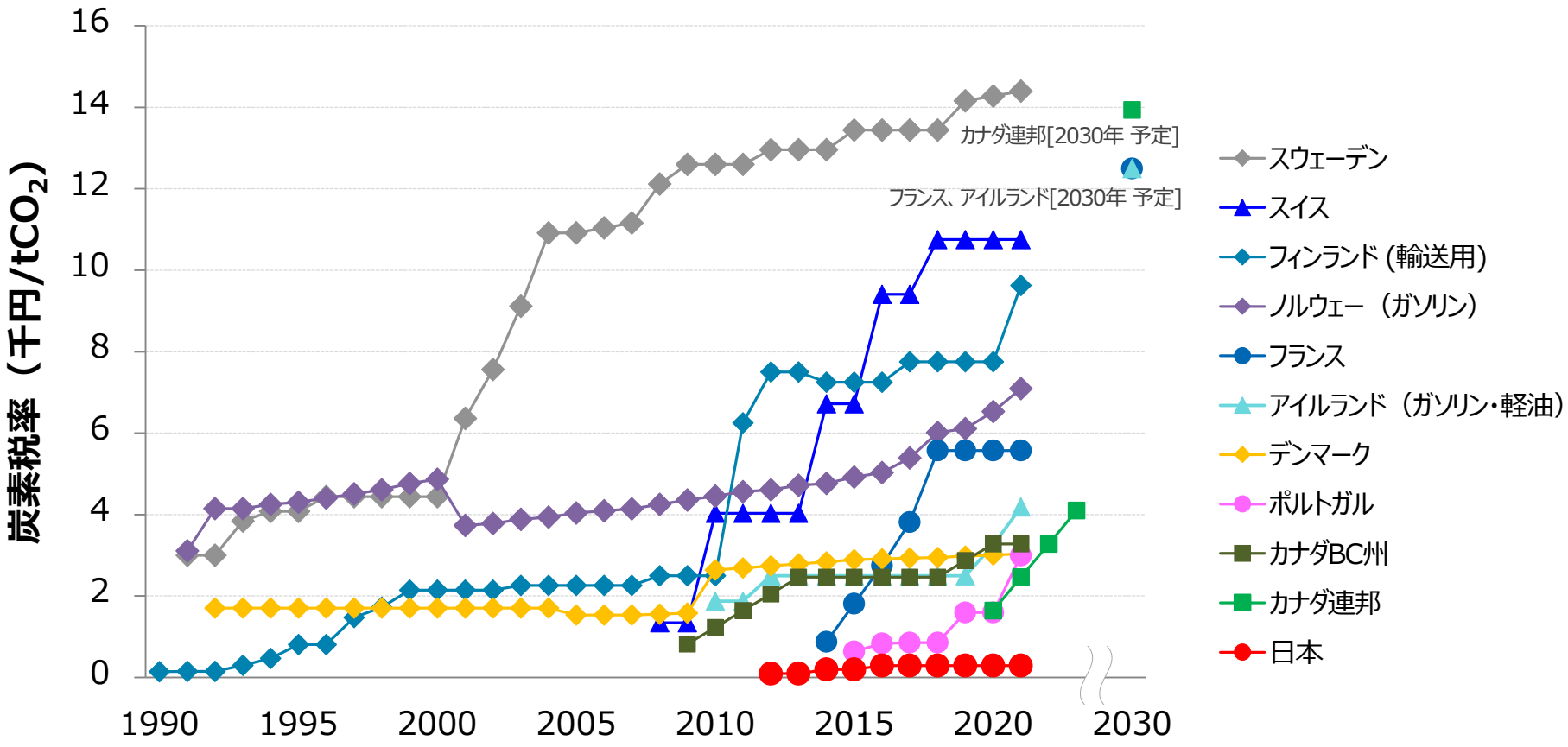
国名	導入年	税率（円/tCO_2）	税収規模（億円[年]）	財源	税収使途	減免措置
日本（温対税）	2012	289	2,600 [2016年]	特別会計	• 省エネ対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料クリーン化等のエネルギー起源CO_2排出抑制等に活用。	• 輸入・国産石油化学製品製造用揮発油等は免税。
フィンランド（炭素税）	1990	9,625（77EUR、輸送用燃料）	1,818 [2019年]	一般会計	• 税制改革時に所得税の引下げ及び企業の雇用に係る費用の軽減に活用。	• 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送、発電用に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料は減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置。
スウェーデン（CO_2税）	1991	14,400（1,200SEK）	2,660 [2019年]	一般会計	• 炭素税導入時に労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時には、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。	• EU-ETS対象企業、発電用燃料及び原料使用、EU-ETS対象外のCHP等は免税。 • EU-ETS対象外の企業に軽減税率が適用されたが、2018年に本則税率に一本化。
ノルウェー（CO_2税）	1991	7,092（591NOK、ガソリン）	1,613 [2019年]	一般会計（一部基金化）	• 石油採掘事業者からの税収は年金基金に繰り入れ。	• 大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸出用燃料、外交官が使用する燃料は免税。
デンマーク（CO_2税）	1992	3,035（178.5DKK）	601 [2019年]	一般会計	• 政府の財政需要に応じて支出。	• EU-ETS対象企業及びバイオ燃料は免税。
スイス（CO_2税）	2008	10,752（96CHF）	1,416 [2019年]	一般会計（一部基金化）	• 税収1/3程度は建築物改装基金、一部技術革新ファンド、残りの2/3程度は国民・企業へ還流。	• 国内ETS参加企業は免税 • 政府との排出削減協定達成企業は減税 • 輸送用ガソリン・軽油は課税対象外
アイルランド（炭素税）	2010	4,188（33.5EUR、ガソリン・軽油）	544 [2019年]	一般会計	• 赤字補填に活用。	• ETS対象産業、発電用燃料、農業用軽油、CHP（産業・業務）等は免税
英国（カーボンプライスフロア）	2013	2,538（18GBP）	1,262 [2019年]	一般会計	• 政府の財政需要に応じて支出。	• 発電容量2MW以下は免税。発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
フランス（炭素税）	2014	5,575（44.6EUR）	10,250 [2019年推計値]	一般会計／特別会計	• 一般会計から、交通インフラ資金調達庁、及び、エネルギー移行のための特別会計に充当。	• EU-ETS企業は2013年の税率を適用（免税）、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用（減税）。 • CHP、発電用燃料、冶金・鉱物製造・還元、特定の非鉱物製造工程に使用される燃料は免税。
ポルトガル（炭素税）	2015	2,990（23.921EUR）	119 [2015年推計値]	一般会計	• 政府の財政需要に応じて支出。	• 農業・漁業等は減税。 • EU-ETS対象企業は免税。
カナダBC州（炭素税）	2008	3,280（40CAD）	1,379 [2019年]	一般会計	• 所得税の減税等に活用。	• 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、電解、燃料製造に使用される燃料等は免税。

（出典）各国政府資料よりみずほ情報総研作成。
（注1）税率は2021年1月時点。税収は取得可能な直近の値。
（注2）為替レート：1CAD=約82円、1EUR＝約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1SEK=約12円、1NOK=約12円、1DKK＝約17円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

主な炭素税導入国の水準比較

○ 多くの炭素税導入国において、税率の顕著な引上げが行われている。
○ フランス、アイルランド及びカナダでは、中長期的に大幅な炭素税率の引上げが予定されている。
○ 我が国の地球温暖化対策のための税の税率は、2016年４月に最終税率の引上げが完了したが、諸外国と比較して低い水準にある。

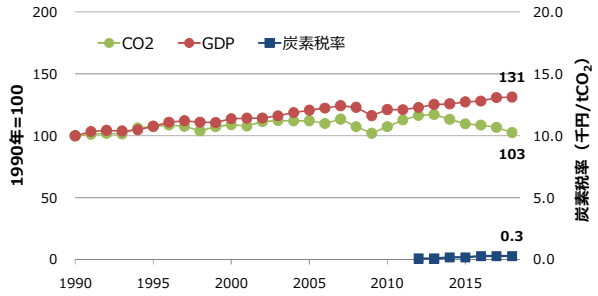
主な炭素税導入国の税率推移及び将来見通し



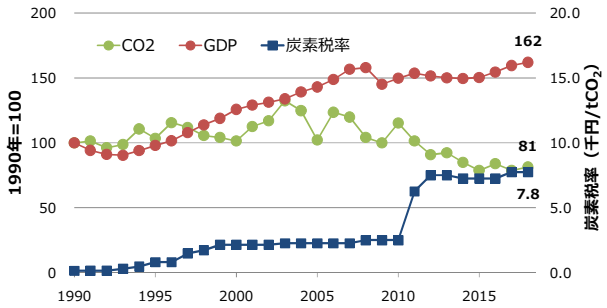
（出典）みずほ情報総研
（注1）スウェーデン（1991年～2017年）及びデンマーク（1992年～2010年）は産業用軽減税率を設定していたが、ここでは標準税率を採用（括弧内は産業用税率を設定していた期間）。
（注2）為替レート：1CAD=約82円、1EUR＝約125円、1CHF=約112円、1DKK＝約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

炭素税導入国におけるCO_2排出量と経済成長のデカップリング

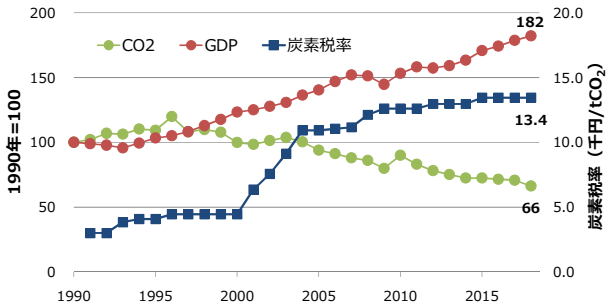
日本



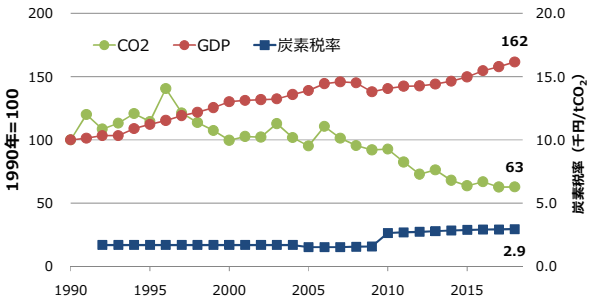
フィンランド



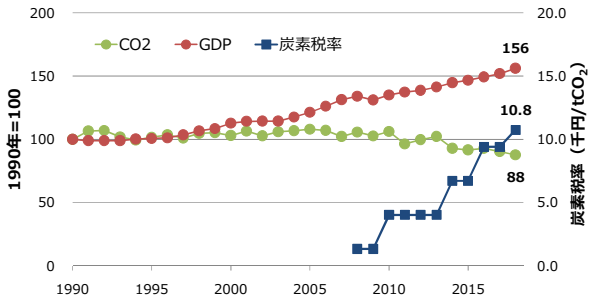
スウェーデン



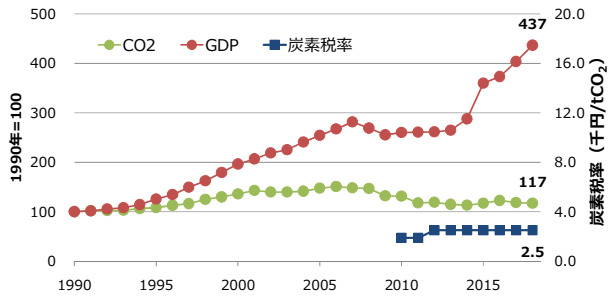
デンマーク



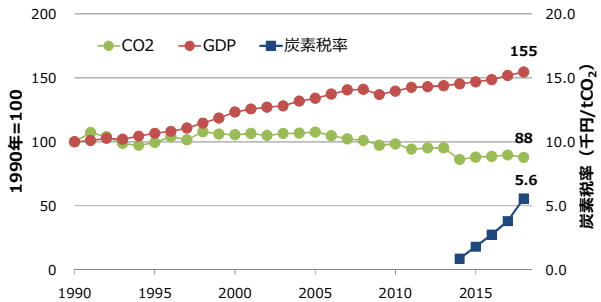
スイス



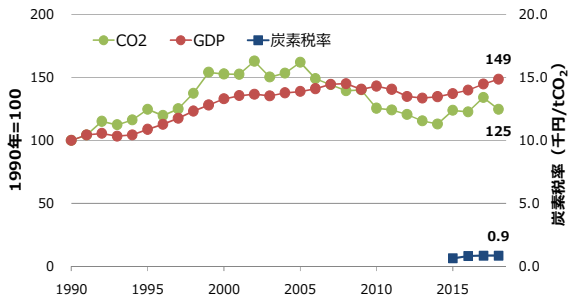
アイルランド



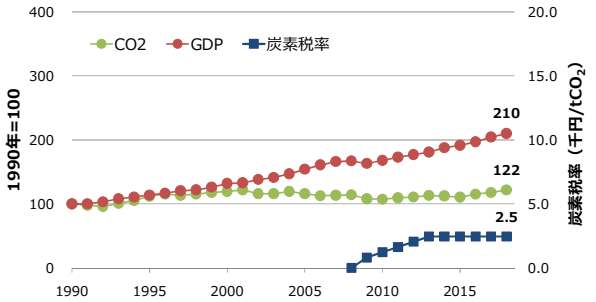
フランス



ポルトガル



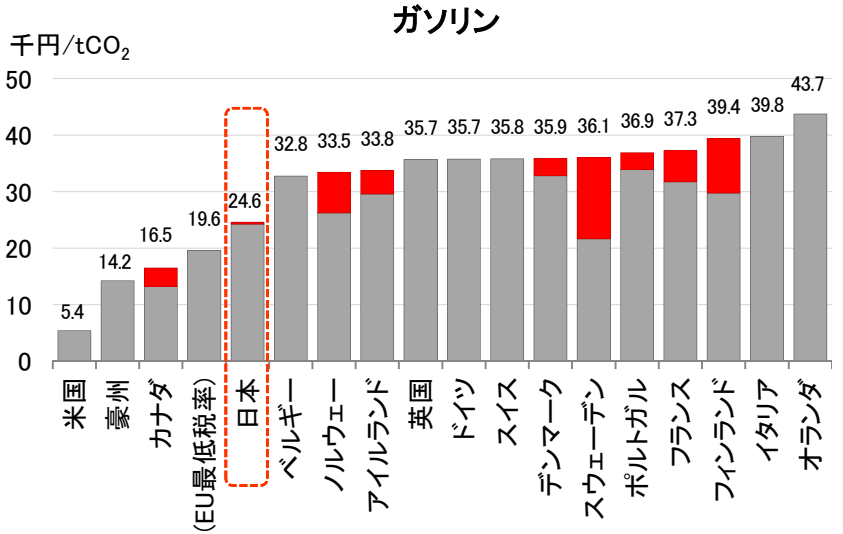
カナダBC州

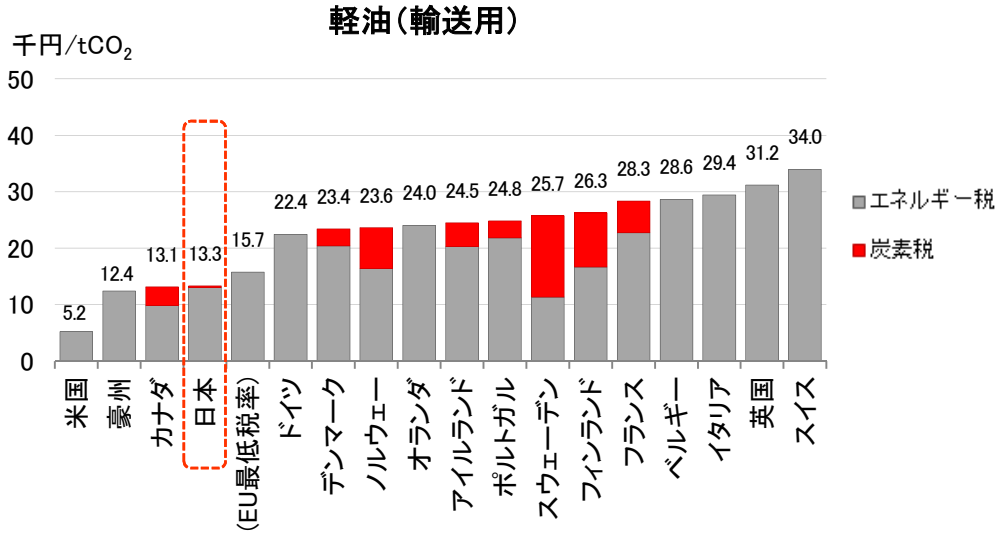


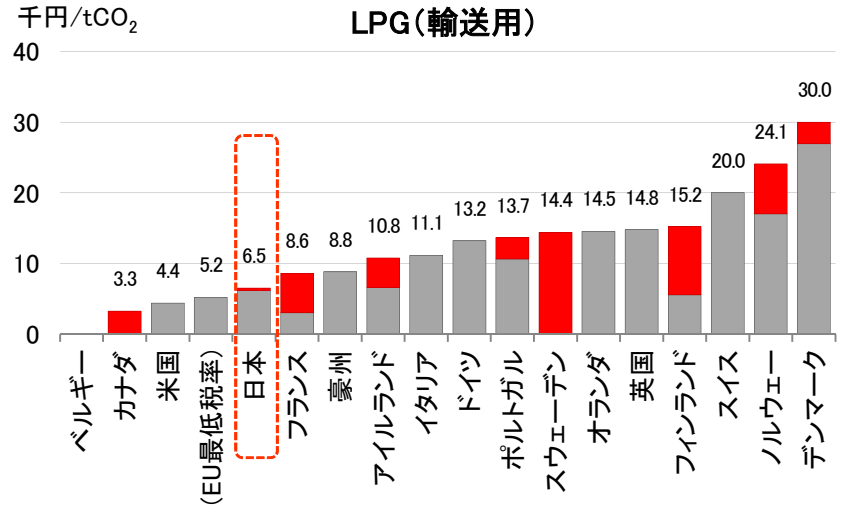
（出典）CO2及びGDPはIEA（2020）「CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020」、BC州ウェブページ「B.C. Economic Accounts Data for 1981-2019」、及び「Provincial Inventory 1990-2018」より作成。
税率は各国政府資料よりみずほ情報総研作成。
（備考）為替レート：1EUR＝約125円、1SEK=約12円、1CHF＝約112円、1DKK＝約17円、1CAD=約82円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

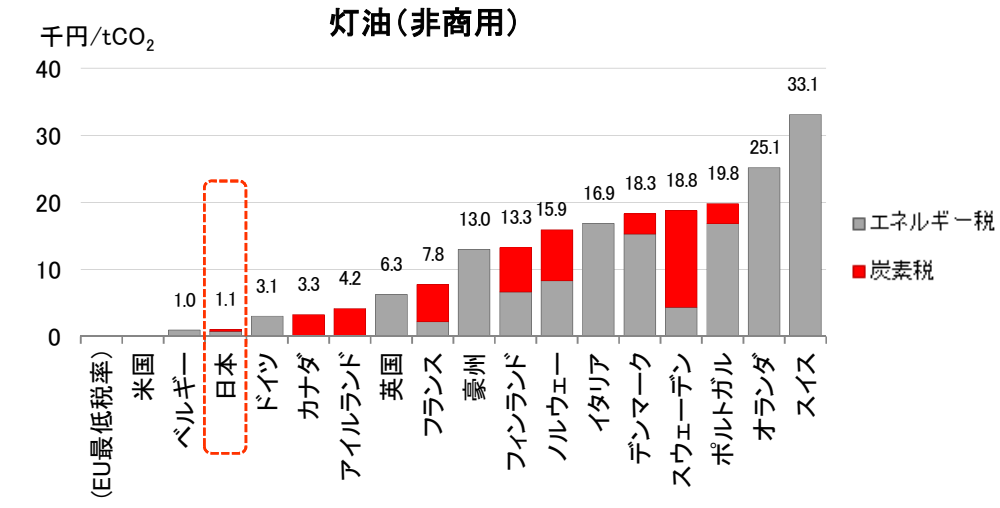
CO_2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較 ①

CO_2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率







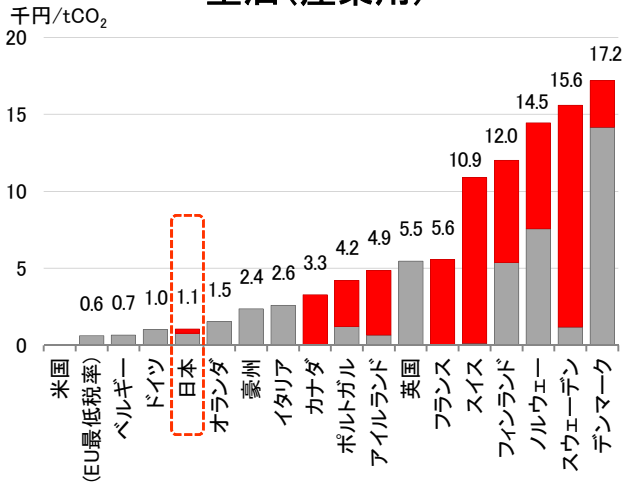


(注1) 税率は2021年1月時点。
(注2) EU最低税率はEU指令(Council Directive 2003/96/EC)によって定められている。
(注3) 米国はニューヨーク州税、カナダはブリティッシュ・コロンビア州(BC州)の税制も加味。
(備考1) エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数(2018年度改訂)」を用いて、CO_2排出量当たりに換算している。
(備考2) 為替レート:1USD=約109円、1CAD=約82円、1AUD=約77円、1EUR=約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1DKK=約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。(2018～2020年の為替レート(TTM)の平均値、みずほ銀行)

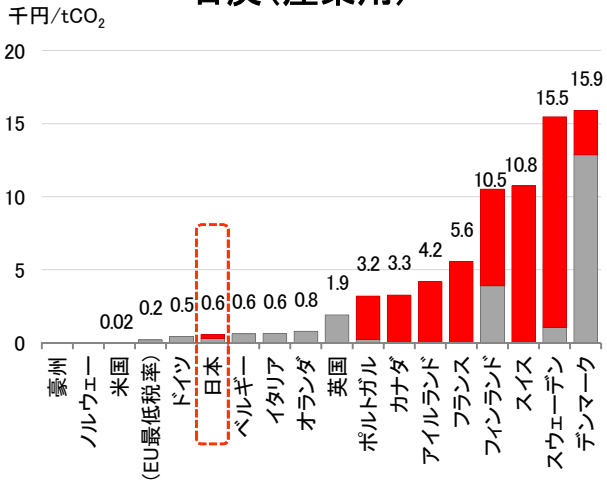
CO_2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率の比較 ②

CO_2排出量1トン当たりのエネルギー課税の税率

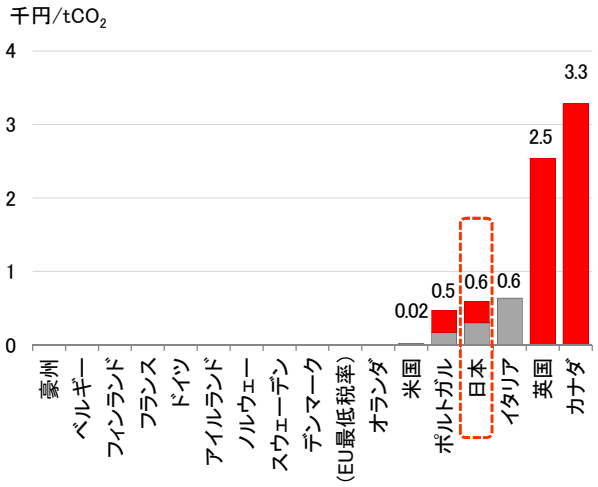
重油（産業用）



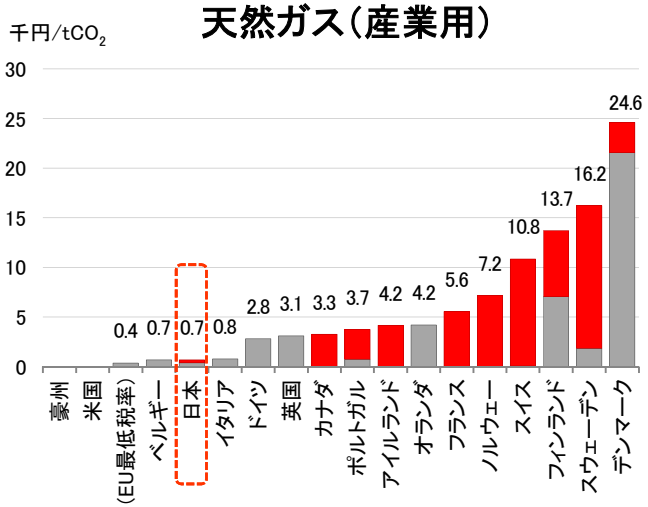
石炭（産業用）



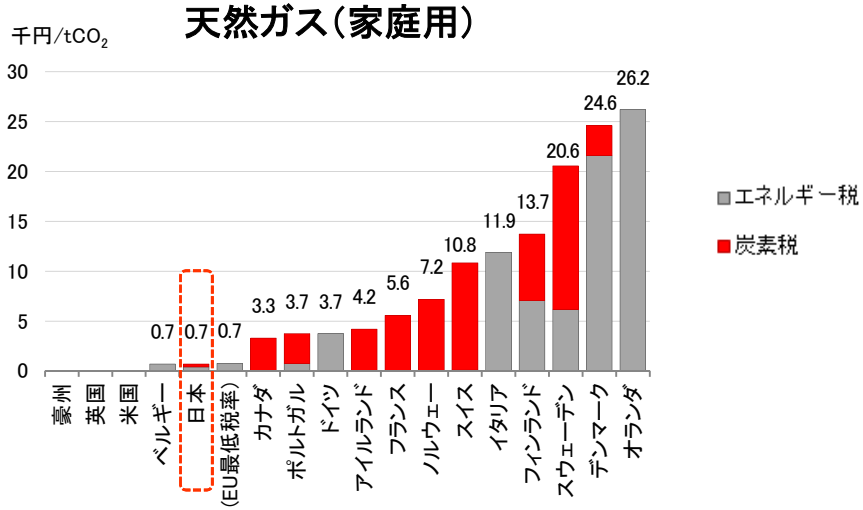
石炭（発電用）



天然ガス（産業用）



天然ガス（家庭用）

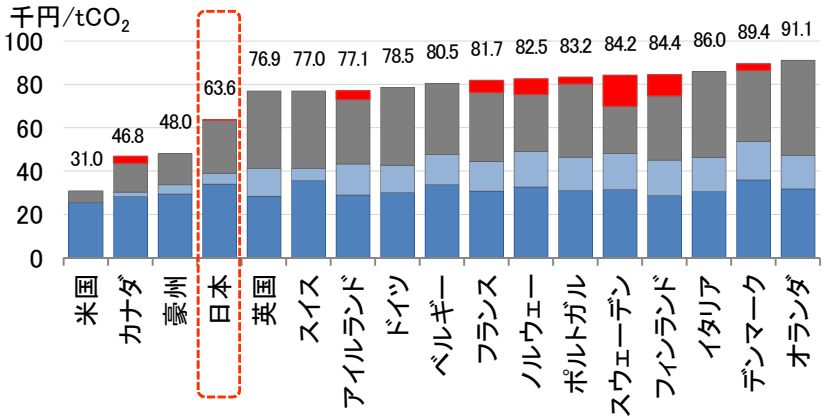


（注1）税率は2021年1月時点。
（注2）EU最低税率はEU指令（Council Directive 2003/96/EC）によって定められている。
（注3）オランダ及びイタリアの天然ガスは使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。カナダはBC州の税制も加味。
（注4）英国の石炭（発電用）の炭素税は、カーボンプライスフロアのカーボンプライスサポートレートの値。
（備考1）各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/㎥)を、石炭・天然ガスについては資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数（2018年度改訂）」による係数26.1(GJ/t)・38.4(MJ/㎥)を用いて単位をそろえている。
（備考2）エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数（2018年度改訂）」を用いて、CO_2排出量当たりに換算している。
（備考3）為替レート：1USD=約109円、1CAD=約82円、1AUD=約77円、1EUR＝約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1DKK＝約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

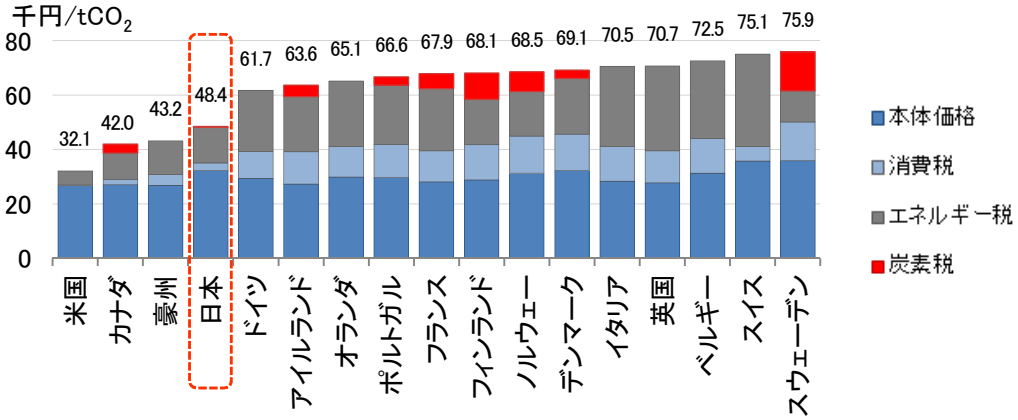
CO_2排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率の比較 ①

CO_2排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率（電力除く）

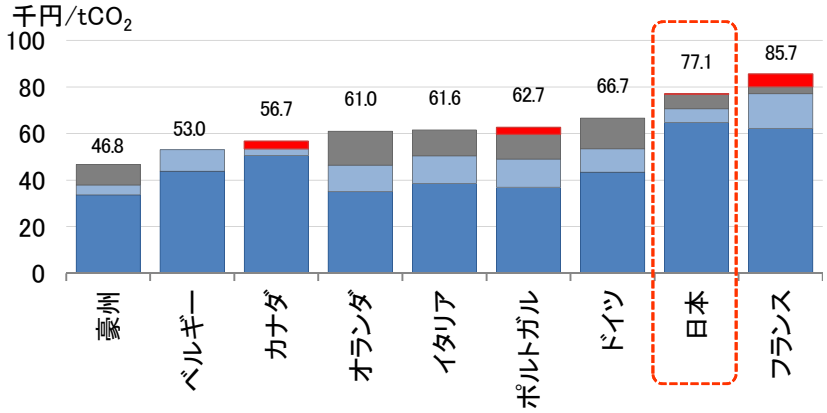
ガソリン



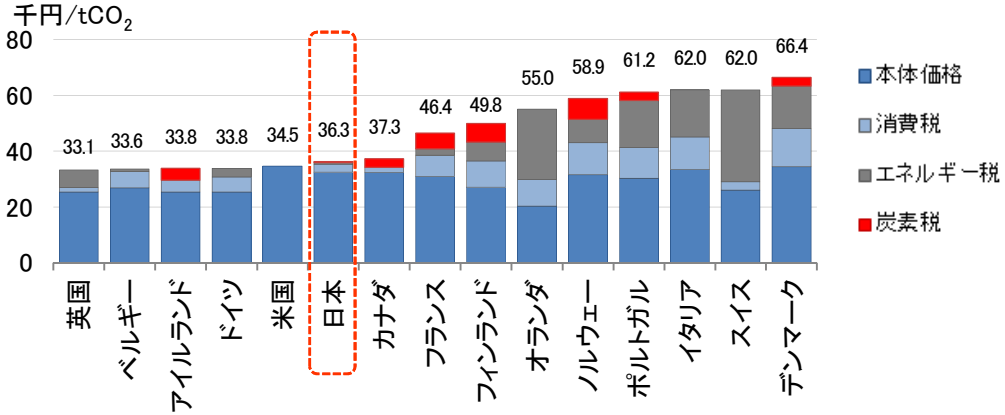
軽油



LPG（輸送用）



灯油（非商用）

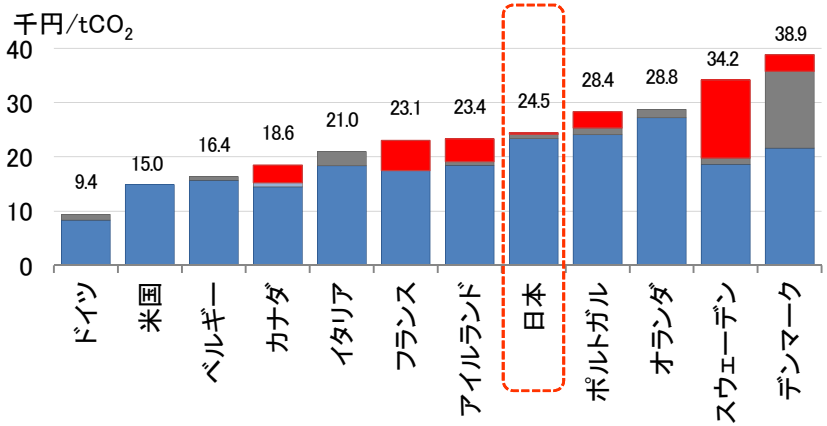


（注1）本体価格（ex-tax）及び消費税（Goods and Services tax、Value Added Tax）はIEA（2020）「Energy Prices and Taxes for OECD Countries, 3rd Quarter 2020」の2019年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。但し、2019年のデータがない国については、データが得られる直近の年間平均値を採用。
炭素税率及びエネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2021年1月時点。
（注2）米国はニューヨーク州税、カナダはブリティッシュ・コロンビア州（BC州）の税制も加味。
（備考1）エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数（2018年度改訂）」を用いて、CO_2排出量当たりに換算している。
（備考2）為替レート：1USD=約109円、1CAD=約82円、1AUD=約77円、1EUR＝約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1DKK＝約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

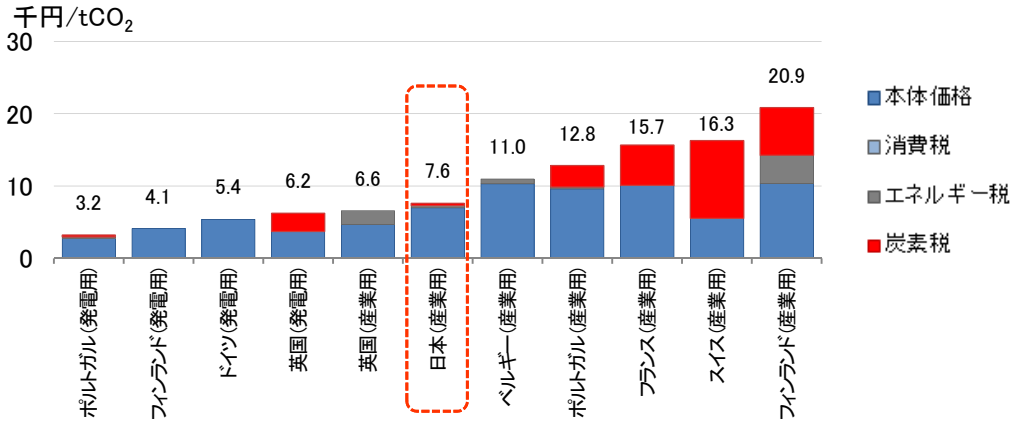
CO_2排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率の比較 ②

CO_2排出量1トン当たりのエネルギー価格及び税率（電力除く）

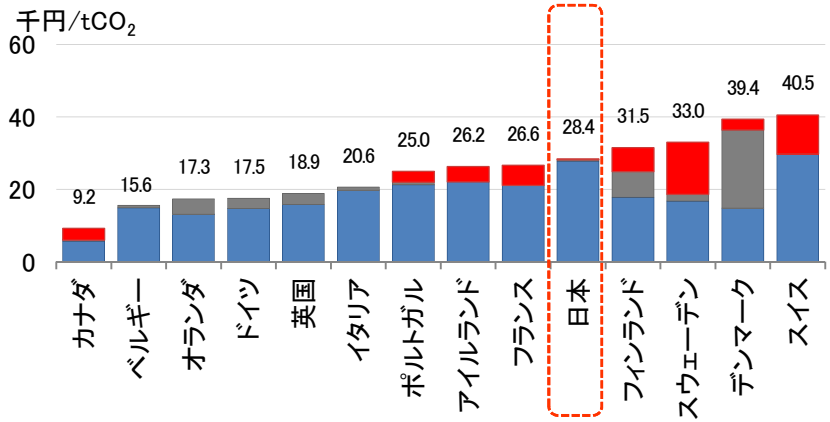
重油（産業用）



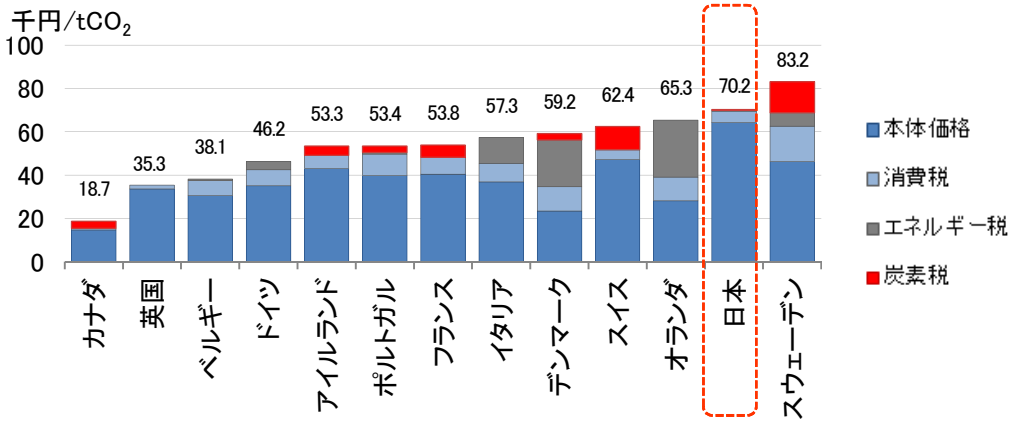
石炭



天然ガス（産業用）



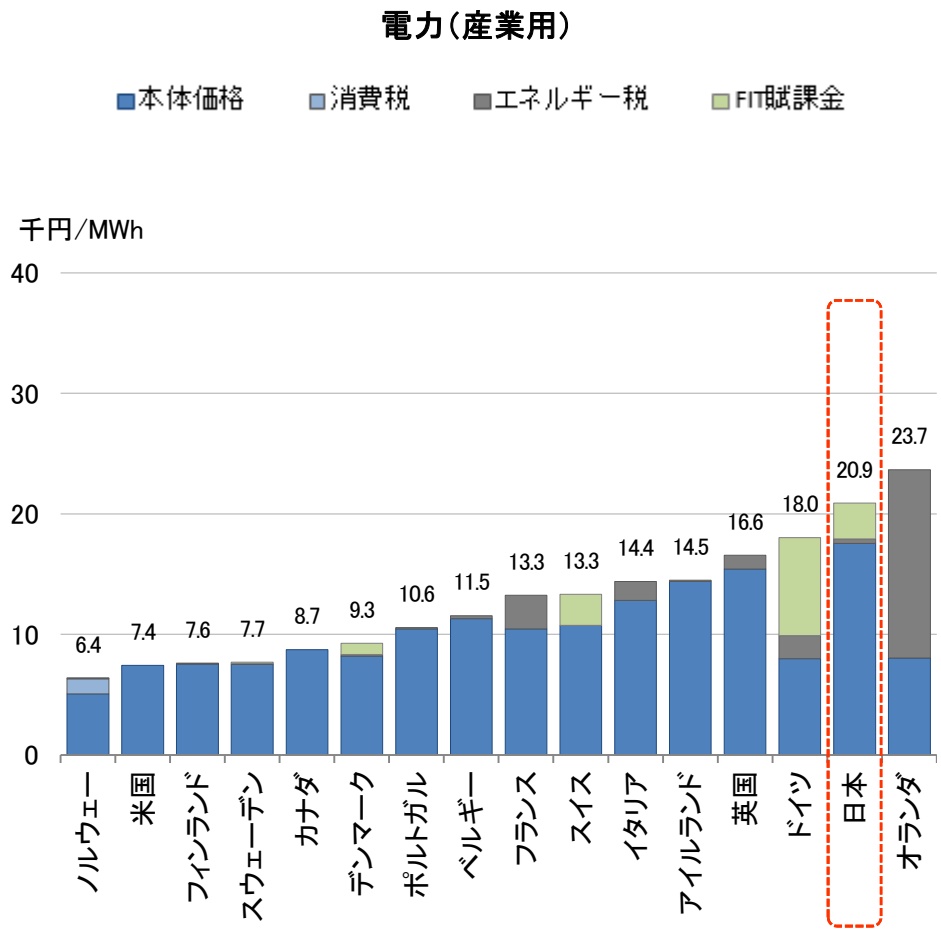
天然ガス（家庭用）

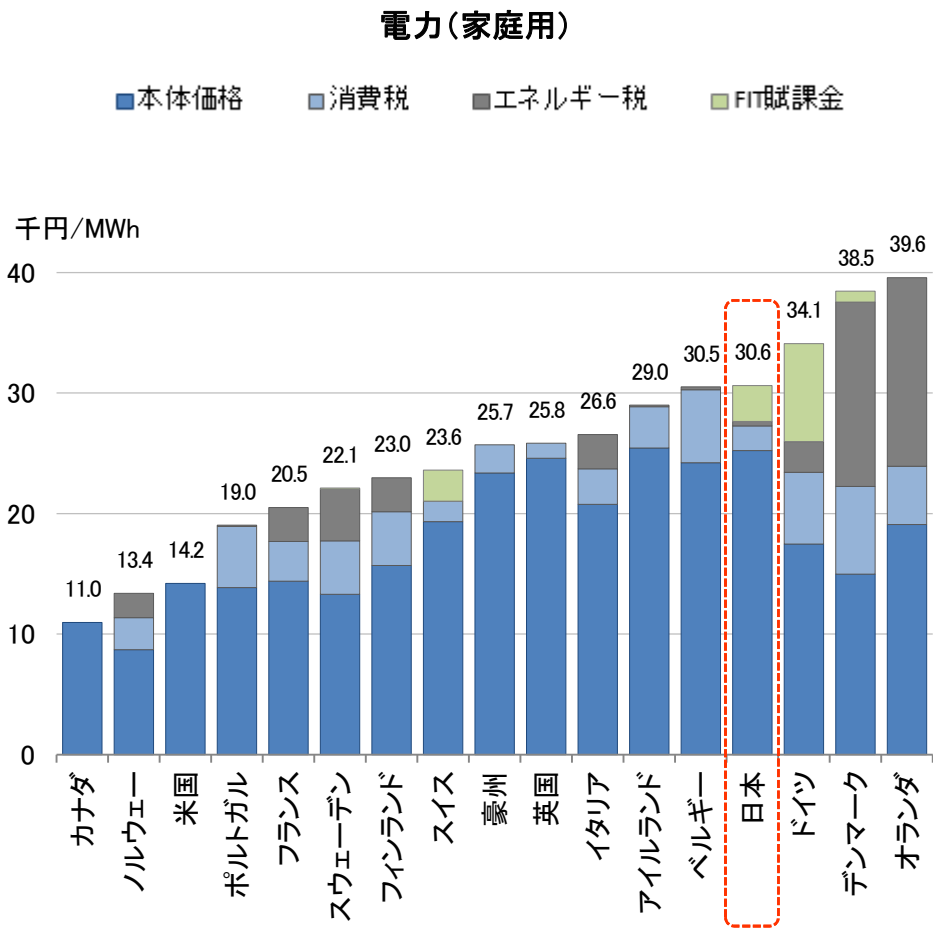


（注1）本体価格（ex-tax）及び消費税（Goods and Services tax、Value Added Tax）はIEA（2020）「Energy Prices and Taxes for OECD Countries, 3rd Quarter 2020」の2019年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。但し、2019年のデータがない国については、データが得られる直近の年間平均値を採用。
炭素税率及びエネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2021年1月時点。
（注2）オランダ及びイタリアの天然ガスは使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。カナダはBC州の税制も加味。
（注3）英国の石炭（発電用）の炭素税は、カーボンプライスフロアのカーボンプライスサポートレートの値。
（備考1）各国政府資料の税率を基に、重油・天然ガスについては比重0.9(kg/l)・0.65(kg/㎥)を、石炭・天然ガスについては資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数（2018年度改訂）」による係数26.1(GJ/t)・38.4(MJ/㎥)を用いて単位をそろえている。
（備考2）エネルギー課税の固有単位当たり税率を、資源エネルギー庁「エネルギー源別標準発熱量・炭素排出係数（2018年度改訂）」を用いて、CO_2排出量当たりに換算している。
（備考3）為替レート：1USD=約109円、1CAD=約82円、1AUD=約77円、1EUR＝約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1DKK＝約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

電力価格及び税率の比較

電力使用量1MWh当たりの電力価格及び税率





（注1）本体価格（ex-tax）及び消費税（Goods and Services tax、Value Added Tax）は、IEA（2020）「Energy Prices and Taxes for OECD Countries, 3rd Quarter 2020」の2019年の平均値を採用。本体価格は、原価や人件費など、電力の小売価格から消費税及びエネルギー課税を除いた価格を指す。本体価格及び消費税のデータが得られる国のみ掲載。但し、2019年のデータがない国については、データが得られる直近の年間平均値を採用。表中のバーは、出典中にデータが得られないことを示す。炭素税率及びエネルギー税率は、各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。税率は2021年1月時点。

（注2）オランダ及びイタリアの電力は使用量によって税率が異なり、ここでは最高税率を採用。

（注3）FIT賦課金のデータが得られる国のみ掲載。FIT賦課金のデータは各国資料等を基にみずほリサーチ&テクノロジーズ作成。地方の施策のみ導入されている場合はFIT賦課金をゼロとしている。フィンランド及びオランダでは政府が費用を全額負担するため、またフランスではエネルギー税が賦課金の役割を担うため、賦課金がゼロとなる。通年で価格が固定されている場合には2021年の値、変動する場合には2020年の平均値を採用。ドイツについては、付加価値額当たりのエネルギーコストが14%以上の企業に対し軽減措置が適用されるが、ここでは標準価格を採用。

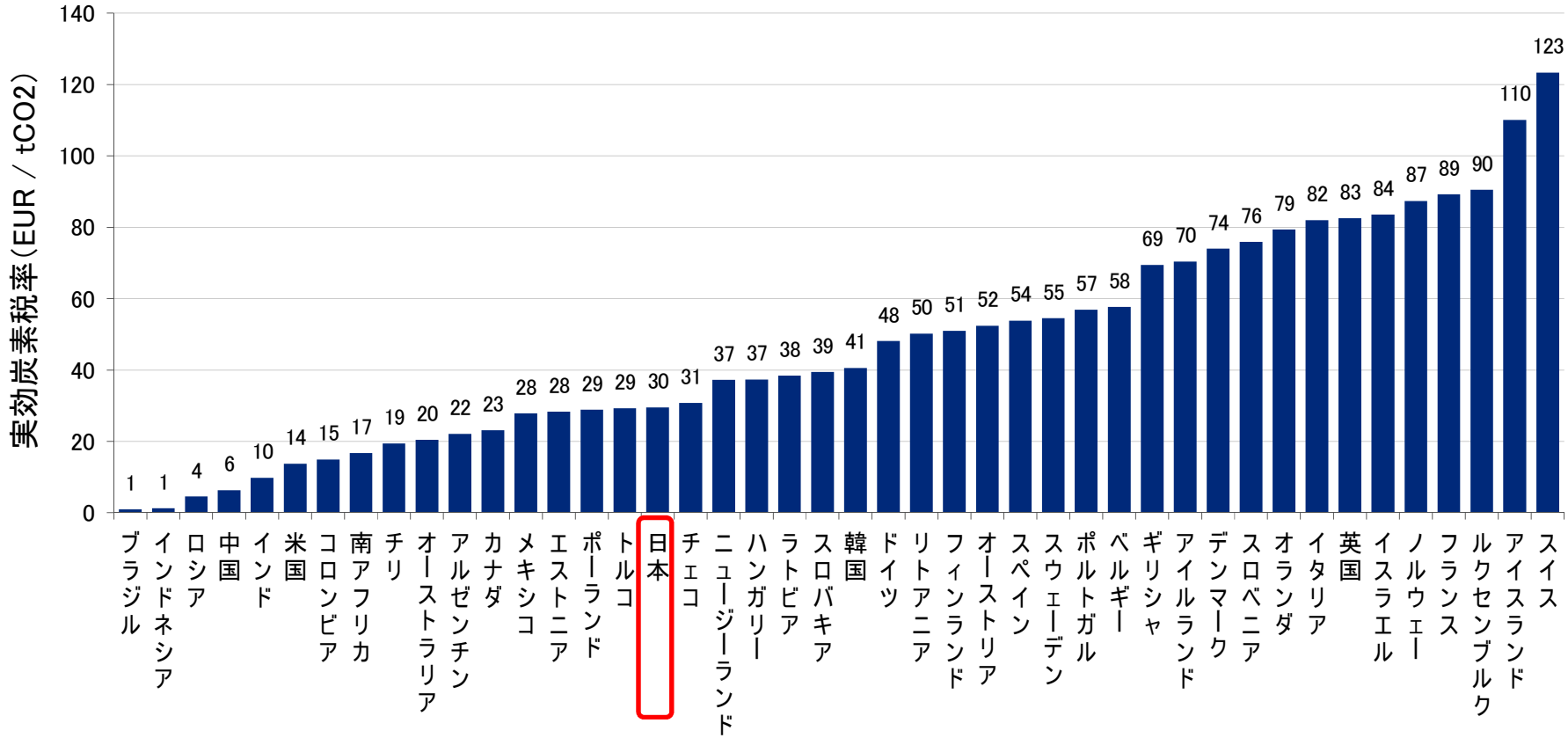
（備考）為替レート：1USD=約109円、1CAD=約82円、1AUD=約77円、1EUR＝約125円、1GBP=約141円、1CHF=約112円、1DKK＝約17円、1SEK=約12円、1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（参考）全部門の実効炭素価格の国際比較

○ OECDによれば、日本及び諸外国の実効炭素価格（排出枠価格、炭素税、エネルギー税の合計）（全部門）は以下のとおり。

全部門

※炭素税・エネルギー税の税率は2018年7月時点、排出枠価格は2015年時点



（注）個別の減免措置を加味するため、各国の部門別の実効炭素価格（炭素税・エネルギー税の税率の合計及び排出量取引制度の排出枠価格）を、部門別のエネルギー起源CO2排出量で加重平均をとって算出。各国の炭素税・エネルギー税の税率及び部門別排出量はOECD「Taxing Energy Use 2019」の値（税率は2018年7月1日時点）、各国の排出量取引制度の価格及びカバー率はOECD「Effective Carbon Rates 2018」の値（排出枠価格は2015年時点）。排出量と課税額にそれぞれバイオマス起源排出への課税が含まれる。

（出典）OECD（2019）「Taxing Energy Use 2019」、OECD（2018）「Effective Carbon Rates 2018」より作成。

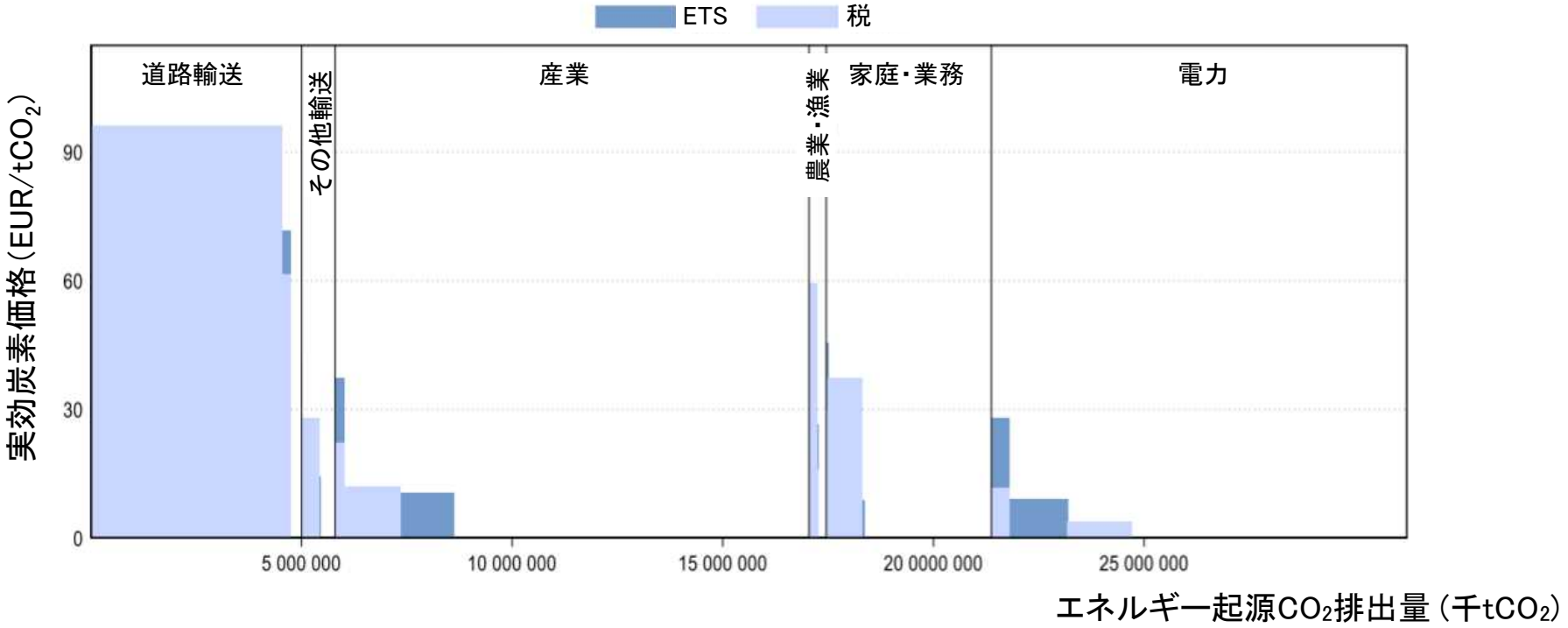
OECD (2021)「Effective Carbon Rates 2021」の概要 1/3

○ OECDは、排出量取引制度の排出枠価格、炭素税、及びエネルギー税を合計した「実効炭素価格」を算出。(初版は2016年公表、本報告書は2021年版)
○道路輸送部門のCO2排出量の約95%に炭素価格がつけられている一方で、産業部門のCO2排出量の4分の3、電力部門のCO2排出量の3分の2は全く価格が付けられていない。

対象国44か国における部門ごとの平均実効炭素価格

対象 : 44ヶ国(OECD37ヶ国及びG20のアルゼンチン、ブラジル、中国、インド、インドネシア、ロシア、南アフリカ)を対象に、各国の実効炭素価格(Effective Carbon Rates)を、部門別(道路輸送、その他輸送、産業、農業・漁業、家庭・業務、電力)に算出。

データ:OECDの各国環境税データ及び各国のETS排出枠価格と、IEA (2020) World Energy Statistics and Balancesの2018年の各国エネルギー消費データ(バイオマスの燃焼を含む)をもとに、実効炭素価格を算出。電力消費に対する課税は電力部門、産業の自家発電は産業部門に計上。
税率は2018年7月1日時点、排出枠価格は2018年の値。



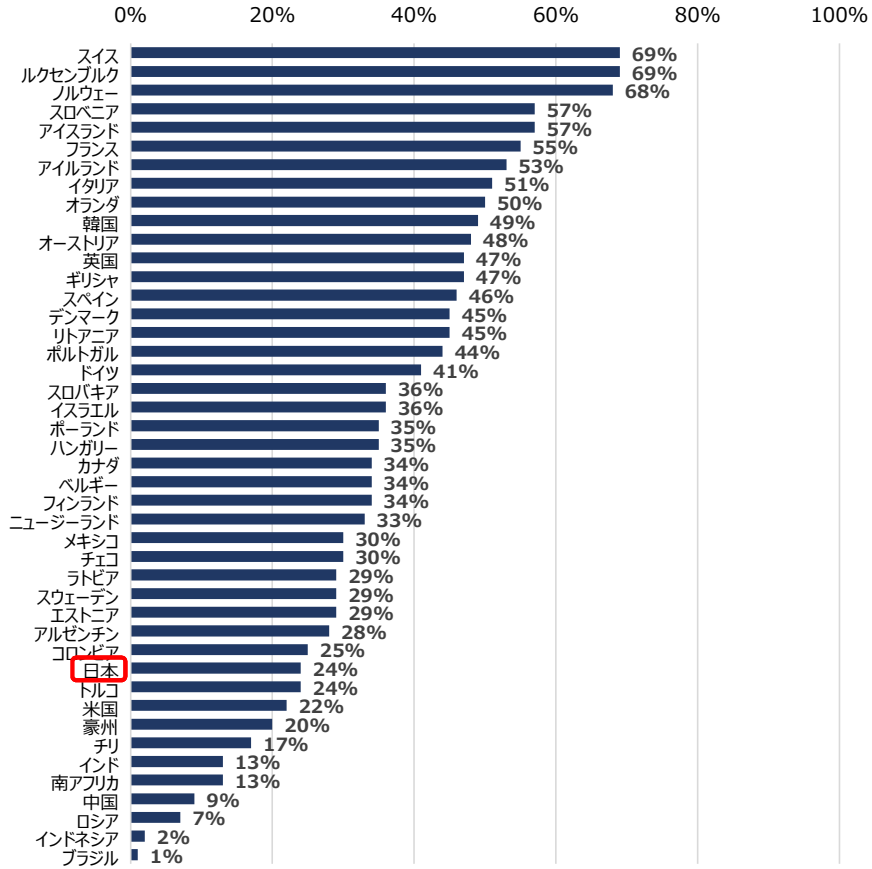
(出典)OECD(2021)「Supplement to Effective Carbon Rates 2021」より作成。

OECD (2021)「Effective Carbon Rates 2021」の概要 2/3

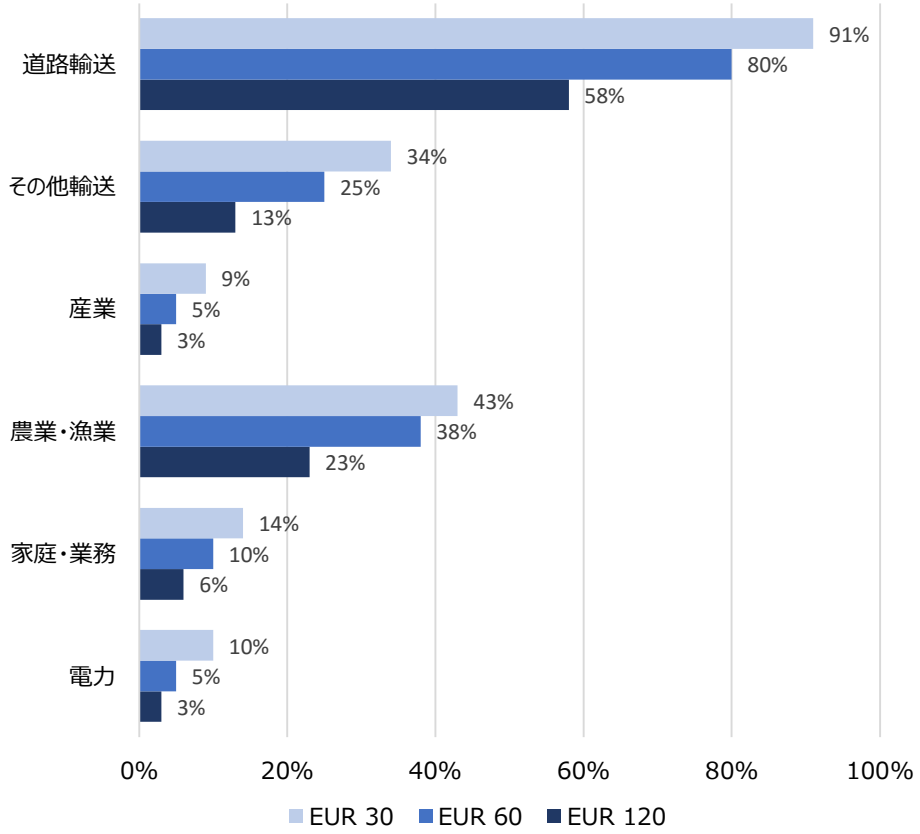
○ 対象国の中でカーボンプライシング・スコア（平均で60EUR/tCO2以上の価格が付けられている排出量の割合）が50%を超えたの国の数は4分の1以下。

○ 対象国全体でCO2排出量の60%に全く価格がつけられていない。実効炭素価格は、産業部門と電力部門で特に低い。

各国の60EUR/tCO2のカーボンプライシング・スコア（2018年）



部門別の30EUR, 60EUR, 120EURのカーボンプライシング・スコア（44か国全体, 2018年）

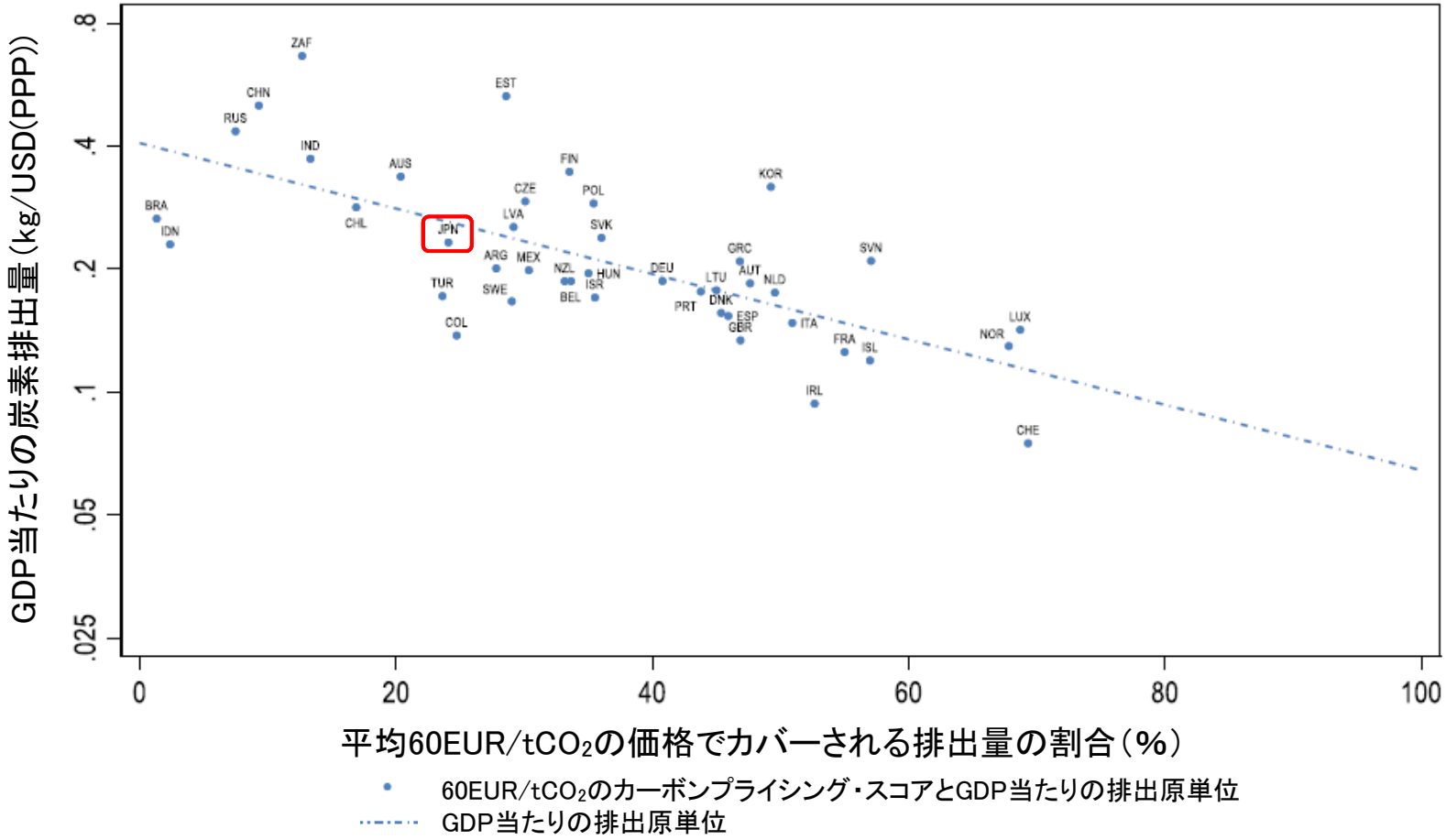


（出典）OECD（2021）「Effective Carbon Rates 2021」より作成。

OECD (2021)「Effective Carbon Rates 2021」の概要 3/3

○ カーボンプライシング・スコアが大きい（平均60EUR/tCO2以上でカバーされる割合が大きい）国ほど、GDP当たりの炭素排出量が低い傾向。
○ ただし、GDP当たりの排出量が低い国ほど高い炭素価格を導入しやすいという可能性もあり、高い炭素価格がすなわち低い排出量の直接の原因とは言い切れない。

GDP当たりの炭素排出量とカーボンプライシング・スコア（2018）

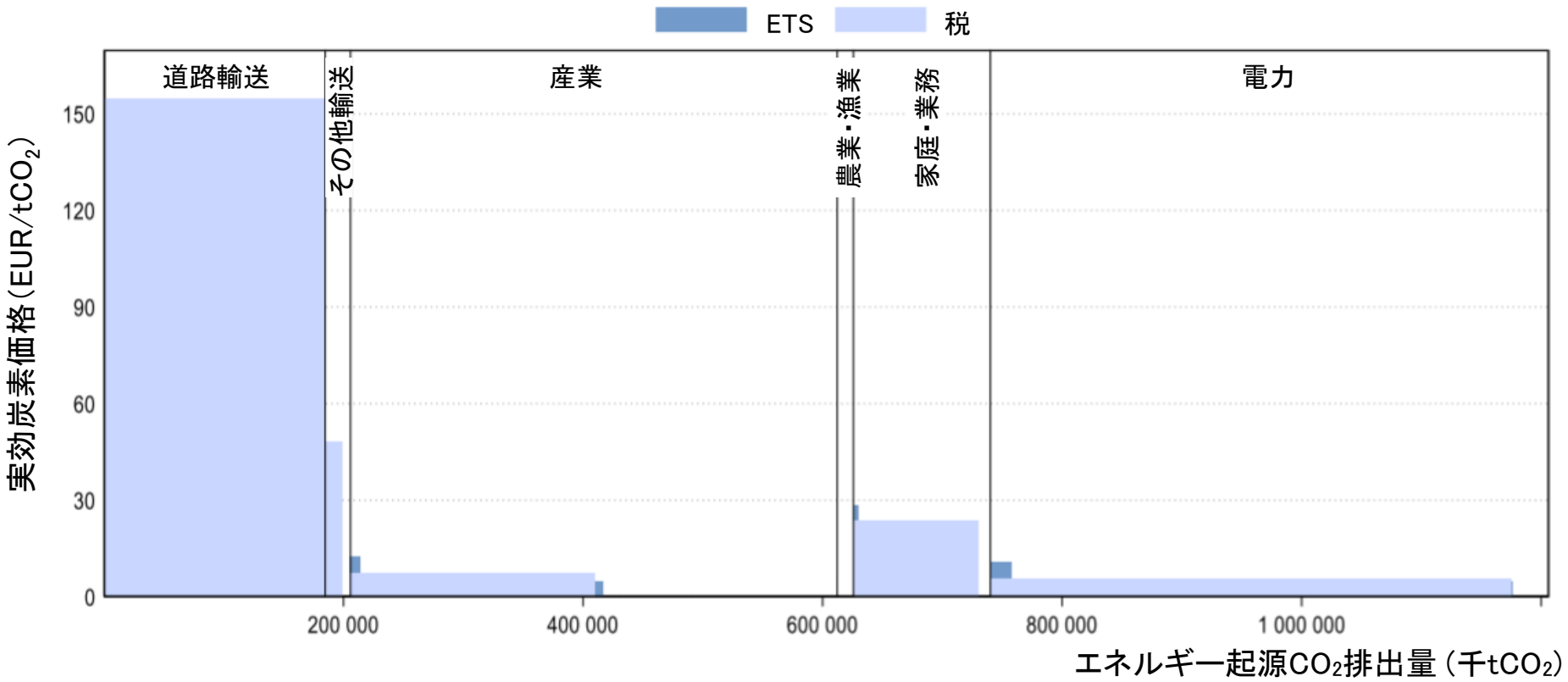


（出典）OECD（2021）「Effective Carbon Rates 2021」より作成。

OECD (2021)「Effective Carbon Rates 2021」における日本の分析

○ 日本はエネルギー起源CO2排出量の79%に価格付けを行っているが、平均60EUR以上の価格でカバーされる排出量(カーボンプライシング・スコア)は24%であり、その大部分は道路輸送部門。価格がついていない排出の大半は産業及び電力部門である。

日本における部門ごとの平均実効炭素価格



対象: 日本のエネルギー税及び東京・埼玉排出量取引制度。税率は2018年7月1日、排出枠価格は2018年の値。

方法: OECDの各国環境税データ及び各国のETS排出枠価格と、IEA (2020) World Energy Statistics and Balancesの2018年の各国エネルギー消費データ(バイオマスの燃焼を含む)をもとに、実効炭素価格を算出。電源開発促進税は電力部門、産業の自家発電は産業部門に計上。

(出典)OECD(2021)「Effective Carbon Rates 2021 – Japan」より作成。

IMFによる主要排出国におけるカーボンプライスフロアの提言

○ IMFは、2030年までに必要な排出削減を推進するために、主要排出国間での国際的なカーボンプライスフロア（炭素の下限価格）を推奨している。IMFが提示する価格水準は25～75USD/tCO2。

■ 主要排出国間での国際的なカーボンプライスフロア（ICPF）により排出削減を急速に進めることを提案。

❑ 透明性を確保しつつ交渉を進めることが可能。

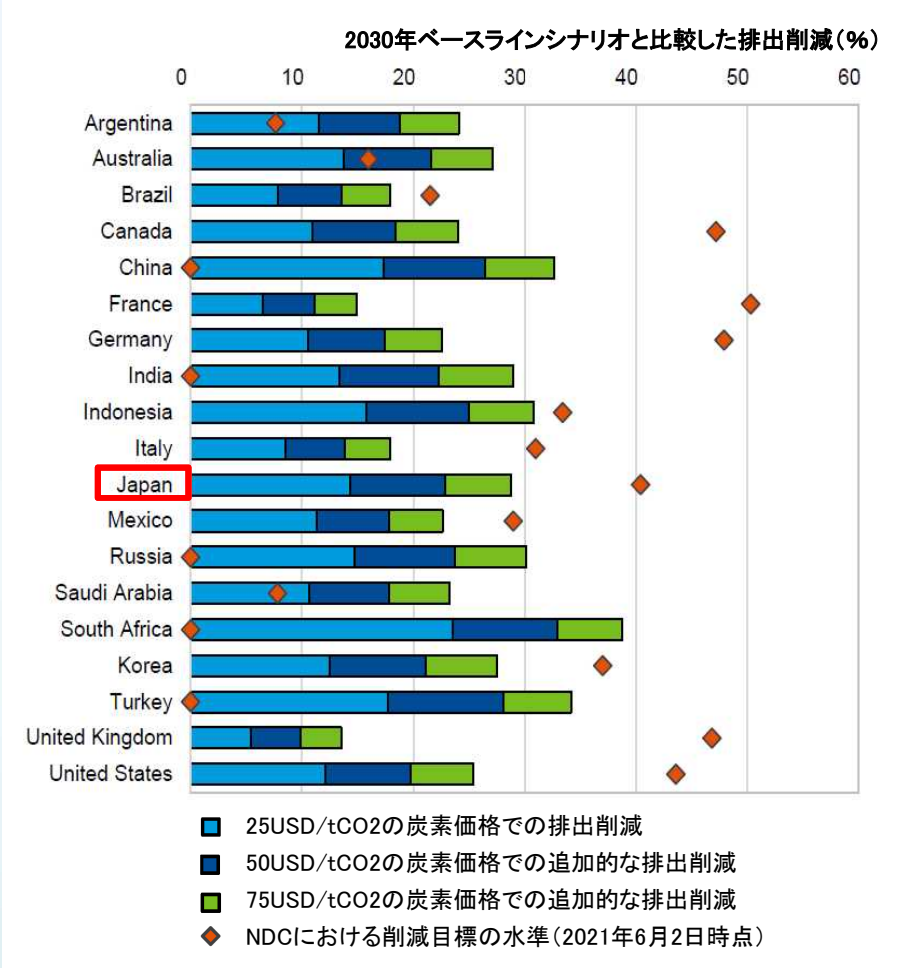
- 2030年の排出削減目標の実現に向けた具体策を打ち出している国はほとんどない。排出削減施策を各国がそれぞれ強化することは非常に難しい。
- 国際的なカーボンプライスフロアは、パリ協定における交渉のように非常に多くの国での議論ではなく、少数の主要排出国間（中国、米国、インド、EUの主要排出国、及び、カナダ、英国等の他のG20諸国）の交渉で実施できる。
- 下限価格の合意に至ればよく、明確で透明性が高い。主要排出国で合意することで、他国による追随への強い影響力を持つ。

❑ 競争力や公平性等の政策課題を解決し、排出削減の野心を向上させ、「より良い復興」のための基盤を提供する。

- 一方的な炭素国境調整の圧力を回避することができる。特定の貿易相手国にのみ適用される炭素国境調整は、国際的なカーボンプライスフロアと比較して、排出削減効果や効率性において大きく劣る。
- 国際的な公平性を考慮した制度設計が可能。高所得国に対しより高い下限価格の設定や、低所得国への財政補償措置を念頭に設計することができる。
- 一人当たりGDPが低い一方で炭素集約度の高い新興国の参加を促すため、低い下限価格を適用する等の柔軟な対応が必要。また、政治的な要素によりカーボンプライシング施策の実施や強化が難しい国には、プライシング以外の施策による排出削減効果の考慮を許すことも必要。
- クリーン技術への民間投資を促し、政府に必要な収入をもたらすカーボンプライシングは、COVID-19からの復興において時宜を得ている。

【各国の2030年目標に対するカーボンプライシングの排出削減効果】

※価格水準は25、50、75USD/tCO2でNDC達成に必要な水準は国により異なる。



（出典）IMF（2021）「Proposal for an International Carbon Price Floor among Large Emitters」より作成。

日本のエネルギー政策に関する審査報告書（IEA, 2021）

○ IEAによる日本のエネルギー政策に関する審査報告書※では、日本の実効炭素税率の水準は多くのIEA加盟国と比較して低い水準にあり、価格シグナルをより有効に活用することでCO2排出量を削減する余地があると提言している。

※ IEAは各国のエネルギー政策を総合的に評価する国別詳細審査（IDR：In-depth Review）を定期的に実施しており、本報告書は日本を対象として、2021年3月に公表されたもの。全11章で構成されており、以下の言及は「2. エネルギー政策全般」の「課税と補助金」、及び「3. エネルギーと気候変動」の「カーボンプライシング」から抜粋。

カーボンプライシングに関する言及

■ **中長期的な脱炭素化目標の達成に資する、産業部門の低炭素技術強化のため、日本は長期的に徐々に上昇する価格シグナルを導入し、コスト効率的で効果的な施策を強化すべき。**

- その際、最終消費者の価格への悪影響や炭素リーケージのリスクに対処するため収入の還流方法の選択肢を検討する必要がある。

■ **2012年に日本は、地球温暖化対策のための税を導入したが、CO2排出1トン当たり289円という価格水準は、明示的な炭素価格を導入している諸外国の中でも最も低い水準。**

- 国際的に見てエネルギー課税の水準は低く、道路輸送燃料の価格に占めるエネルギー課税の割合は12～30%と、多くのIEA加盟国と比較して低い。課税水準が低いことから、石油の小売価格はIEA加盟国の中で低い水準にある。
- 電気及びガスの価格水準は国際的な水準と比較して高いが、これは課税水準ではなく生産コストが高いことに起因する。家庭用電力の価格に占める税負担の割合は9%とIEA加盟国の中で2番目に低い水準である。

■ **日本における実効炭素税率※は、多くのIEA加盟国と比較して低い水準にある。**

※ すべてのエネルギー税（炭素税（地球温暖化対策税）を含む）、排出量取引制度及びそれらの減免措置を加味した炭素価格水準

■ **日本が価格シグナルをより有効に活用することで、人々と産業部門の行動変容を促し、産業部門の投資を革新技術に誘導し、CO2排出量を削減する余地があると考える。**

- IEAは、日本が長期戦略において言及した、カーボンプライシングに関する専門的・技術的検討を早期に最終化することを提言する。

（出典）IEA（2021）「In depth Review – Japan 2021　Energy Policy Review」より作成。

IEAによる炭素価格の将来見通し

○ IEA「World Energy Outlook 2020」では、世界の平均気温の上昇を2℃未満に抑える2℃目標と整合的な「持続可能な開発シナリオ」において、先進国の電力、産業及び航空部門に係る炭素価格は、2025年に63ドル（約6,900円）、2040年に140ドル（約15,260円）になるとしている。

○ IEA「Net Zero by 2050」では、世界全体で2050年のCO2排出量をネットゼロにするシナリオの炭素価格は、2025年に75ドル、2040年に205ドル、2050年に250ドル。

- 公表政策シナリオ（Stated Policies Scenario ）は、導入済の政策に公表済の政策や目標を組み合わせたシナリオであり、2021年にはコロナ危機が次第に収束し経済がコロナ危機以前の水準に回復する。
- 持続可能な開発シナリオ（Sustainable Development Scenario）は、国連の持続可能な開発目標（世界の平均気温の上昇を2℃未満に抑える上で効果的な気候変動対策、2030年までの近代的エネルギーへの普遍的なアクセス提供、大気汚染の大幅削減）に関連したシナリオ。パリ協定に合致。
- 2050年ネットゼロ排出シナリオ（Net Zero Emissions 2050 case）は、持続可能な開発シナリオを拡張したもの。より多くの国・企業が2050年までのネットゼロを目指す。世界全体のCO2排出量を2050年までにネットゼロの軌道に乗せるために今後10年間で何が必要となるかについて、詳細なモデリングを実施。

IEA「WEO2020」及び「Net Zero by 2050」による炭素価格の将来見通し

ドル／トン（2019年価格）

シナリオ	地域	部門	2025	2030	2040	2050
公表政策シナリオ	カナダ	発電、産業、航空、その他※	34	—	38	—
	チリ	発電	8	—	20	—
	中国	発電、産業、航空	17	—	35	—
	欧州連合	発電、産業、航空	34	—	52	—
	韓国	発電、産業	34	—	52	—
	南アフリカ	発電、産業	10	—	24	—
持続可能な開発シナリオ	**先進国**	**発電、産業、航空※※**	**63**	**—**	**140**	**—**
	主要途上国	発電、産業、航空※※	43	—	125	—
2050年ネットゼロ排出シナリオ	**先進国**	**電力・産業・エネルギー生産**	**75**	**130**	**205**	**250**
	主要途上国（中国、ロシア、ブラジル、南ア）	電力・産業・エネルギー生産	45	90	160	200
	その他の新興市場国及び途上国	電力・産業・エネルギー生産	3	15	35	55

※ カナダはベンチマーク/バックストップ政策によりその他部門での燃料消費にも炭素価格が課される。 ※※ 航空部門の対象は、公表政策シナリオと同じ地域に限定される。
（備考）為替レート：1USD=約109円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出所）IEA（2020）「World Energy Outlook 2020」、IEA（2021）「Net Zero by 2050」より作成。

（EU）中期予算（2021-27年）の概要

○ EUは、2020年12月、コロナ危機からの回復を後押しするための復興基金を含む総額1.8兆ユーロの中期予算（2021～2017年）を採択。コロナ危機からの復興の柱の一つにグリーンを位置付け、予算全体の30%以上を気候変動対策に配分するとしている。

○ 炭素国境調整措置やEU-ETS対象拡大による収入を、復興基金の償還資金に充てる方針。

EU中期予算（2021-2027）

（億EUR）

項目	MFF	NGEU	合計
1. 単一市場、イノベーション、デジタル	1,328	106	1,434
2. 結束、レジリエンス、価値	3,778	7,219	10,997
3. 天然資源・環境	3,564	175	3,739
4. 移民と国境管理	227	–	227
5. 安全保障、防衛	132	–	132
6. 近隣諸国と世界	984	–	984
7. 欧州行政	731	–	731
合計	10,743	7,500	18,243

NextGenerationEU（7,500億EUR）の内訳

（億EUR）

Recovery and Resilience Facility（コロナ危機の影響を特に受けた加盟国に対する大型の財政支援、復興・回復ファシリティ）	6,725
ReactEU（医療体制の強化や生活・雇用支援に関する追加的支援）	475
Horizon Europe（研究イノベーション支援）	50
InvestEU（投資促進プログラム）	56
Rural Development（農村開発）	75
Just Transition Fund（移行の影響を最も受ける加盟国や地域を支援）	100
RescEU（災害や公衆衛生上の危機対策用の緊急物資の備蓄計画等）	19

EUの復興計画を支える財政措置

- 2021～27年のEU中期予算は多年次財政枠組（MFF）と復興基金（Next Generation EU）で構成される。
- 復興基金の財源は、EU独自財源の上限※を引き上げた上で、欧州委員会が債券を発行し金融市場から調達。債券は遅くとも2058年末までに償還を完了する。

  ※ EUの独自財源には、関税、付加価値税（VAT）に基づく加盟国からの拠出金、国民総所得（GNI）に基づく加盟国からの拠出金がある。

- 欧州委員会は、**新たな税収によってEUの独自財源を拡充し、復興基金の償還資金に充てる予定**。

  ＜2021年7月に提案済＞
  - **炭素国境調整措置**
  - **EU-ETS対象部門の拡大**

  ＜2024年6月までに提案予定＞
  - 金融取引税
  - 新たな共通連結法人税課税標準、企業による財政的貢献

  ＜その他＞
  - デジタル課税（2021年6月提案予定であったが先送り）

（出典）欧州委員会ウェブページ「2021-2027 long-term EU budget & NextGenerationEU」等より作成。

（スウェーデン）2021年予算におけるコロナ危機への対応

○ スウェーデン政府は、2020年9月21日に、2021年予算を発表。グリーンな経済再興を含む分野において、2021年に1,050億SEK、2022年に850億SEK規模の財政刺激策及び財政改革を講じると発表。

2021年予算の概要

スウェーデンは以下の方針に則り、2021年に1,050億SEK、2022年に850億SEKの財政刺激策及び財政改革を講じる。

■ パワフルでグリーンな経済の再興

- 大幅なグリーン投資を行う。大規模事業者の投資に対するグリーン信用保証の提供、省エネや集合住宅の改修プログラムへの基金の設置、重量車の充電・充填インフラへの投資、グリーン雇用の促進や自然保護区域の管理への資源分配を通じて、排出削減を促進する。
- 福祉に資源を振り向け、労働や企業の減税を行う。
- 雇用の転換の機会を提供することにより、移行に必要となる支援を行う。

■ 危機後に国を強化する

- パンデミックへの対応に加え、社会的課題への長期のアプローチを新たに提示する。失業、気候変動、社会福祉の拡大、都市と地方の格差、連携の不足、教育の質、犯罪といった分野に、継続的な改革を以て対応する。
- 気候トランジションは雇用と企業に対し大きな機会を提供する。グリーン技術に対する減税や気候・環境関連研究開発への資源の拡大、環境税制改革の実施等を行う。

表：グリーン投資・トランジション関連部分抜粋（billion SEK）

項目	2021年	2022年	2023年
持続可能な成長と気候トランジションへの投資			
省エネ、集合住宅の改修	0.9	2.4	1.0
借家住宅への投資支援	–	1.1	1.9
運輸部門のトランジション	1.22	1.22	0.89
乗用車の税優遇率の調整	−0.15	−0.73	−1.31
ボーナス・マルスの改善	−0.33	−0.85	−1.31
特定部門のエネルギー税の減税の廃止	−0.15	−0.6	−0.6
重量車の充電・充填インフラ	0.5	0.55	–
公共交通への支援	2.0	–	–
鉄道メンテナンス	0.5	0.5	0.5
自然保護区域への投資	1.59	1.67	0.61
気候関連排出量の削減	1.88	1.14	0.52
価値ある自然区域の保護施策	0.6	0.25	–
グリーン技術導入の減税	0.2	0.2	0.2
サーキュラーエコノミー	0.15	0.14	0.01
次の雇用への移行支援（一部抜粋）			
雇用サービス・マッチングサービスの改善・提供	1.99	2.05	2.8
教育や雇用訓練施設の拡大	4.02	4.34	1.44

（参考）為替レート：1SEK（クローネ）=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）スウェーデン政府ウェブページ「The Budget for 2021 in five minutes」、「Budget Statement」より作成。

（スウェーデン）2021年春季補正予算におけるコロナ危機への対応

○ スウェーデン政府は、2021年4月15日に、2021年春季補正予算（Spring Amending Budget for 2021）を発表。COVID-19への対応に関する政府方針や450億SEKの財政支援を発表。

2021年春季補正予算の概要

2021年春季補正予算で示されたスウェーデン政府の経済政策の方針は大きく以下の4点。それぞれ個別のプログラムを設置。

■ 感染拡大の抑制とワクチン接種の実施

- ワクチンの購入とワクチン接種に追加的に17億SEKを割り当てるとともに、医療機関と医療費の支援に追加的に20億SEKを割り当てる。

■ パンデミックの影響の緩和

- 企業への支援や文化・スポーツへの支援を実施。学校や地方自治体への支援を通じた休日の活動や夏の雇用促進策を実施。

■ 継続的なグリーンな経済復興

- 鉄道貨物輸送による環境補償を強化するための追加投資の割当を提案し、地方レベルでは、公共交通の能力維持のための使用を分配し、気候変動影響に対する社会の脆弱性を抑えるため、知見の蓄積と防止施策のために資金を提供する。
- より多くの人々が就労できるよう、教育・訓練を大幅に拡大するとともに、大学やその他の高等教育機関における夏期コースの増加のための資金を提案する。

■ 全ての人にとって安全な国

- 重大犯罪への対策強化のため、政府は司法制度に関する機関に新たな追加資金を提供することで司法制度を強化し、再犯防止のための活動強化に対しても資金提供を提案する。

表：支出内訳（billion SEK）

「パンデミックの影響の緩和」及び「グリーンな経済復興」部分のみ抜粋

項目	2021年
パンデミックの影響の緩和	
売上高が減少した事業者への補償の延長	6.2
売上高が減少した事業者への補償の強化	2.3
個人事業主への売上高ベースの支援の拡大	2.0
その他売上高ベースの支援の拡大	0.6
賃貸料補助金の延長	3.0
傷病手当費用の補償の延長と拡大	5.1
短時間労働者数の拡大	3.2
夏季の若年層の雇用者社会保障費負担軽減	1.5
農村開発プログラムの強化	0.4
文化・スポーツ活動への支援拡大	2.0
イベント支援	3.5
ホリデースクール支援	0.4
その他子供・若年層向け施策	0.4
子育て世帯への住宅手当拡大	0.6
その他パンデミックの影響緩和措置	0.3
継続的なグリーンな経済復興	
公共交通機関への支援の拡大	1.0
亜高山帯森林所有者への支援	0.4
鉄道による貨物輸送の環境補償の強化	0.2
教育・訓練の強化	1.3
雇用・マッチングサービスの資金拡大	0.4
その他グリーン経済復興のための措置	0.3

（参考）為替レート：1SEK（クローネ）=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）スウェーデン政府ウェブページ「The Government presents the 2021 Spring Fiscal Policy Bill」より作成。

（米国）超党派インフラ投資法案の概要

○ 2021年8月1日、米国上院超党派議員グループは、EVインフラや電力インフラを含むインフラ整備に対する約5,500億ドルの新規拠出を含む総額1.2兆ドル規模の超党派インフラ投資法案を提出。（8月9日時点で上院で法案審議中）

超党派インフラ投資法案の概要

■ 税を引き上げることなく、高収入の雇用を創出し、気候変動対策に取り組み、今後数十年にわたって持続可能かつ公平に経済を成長させるための総額1.2兆ドル規模の超党派のインフラ投資法案。

■ このうち、約5,500 億ドルはEV・電力インフラを含むインフラ整備への新規拠出（5年間）、残りはこれらの分野に対して既に予算配分を決定済みの拠出。

■ 超党派インフラ投資法案に関する直近の動向は以下の通り。
- ➢ 2021年7月28日、バイデン大統領と上院超党派議員グループがインフラ投資案の詳細に合意（新規拠出額の内訳を右表に記載）
- ➢ 2021年8月1日、上院超党派議員グループがインフラ投資法案を提出。
- ➢ 2021年8月9日時点で法案審議中。

超党派インフラ投資法案の新規拠出のための財源
- このインフラ投資による経済成長に伴う収入
- 未使用のコロナ救済支援金の活用
- 税関使用料（user fees）
- 暗号通貨に関する税務執行の強化
- その他の超党派措置　　等

表：超党派インフラ投資法案の新規拠出額の内訳

項目	拠出額（億ドル）
道路・橋・主要プロジェクト	1,100
交通安全プログラム	110
公共交通機関	390
鉄道（旅客及び貨物）	660
EVインフラ	75
ゼロエミッションでクリーンなバスとフェリー	75
コミュニティの再接続	10
空港	250
湾・水路	170
レジリエンス・西部水インフラ	500以上
水インフラ	550
ブロードバンドインフラ	650
電力インフラ	650
環境修復	210
合計	**約 5,500**

超党派議員グループのインフラ投資計画に関連するその他の動き

2021年7月13日、米国上院民主党の指導部と上院予算委員会の民主党メンバーは、今後数十年にわたり大規模な投資をし、気候変動に対応するための3.5兆ドル規模のインフラパッケージの予算決議に合意。民主党は、超党派議員グループのインフラ投資計画案と同予算決議の双方の採択を目指している。同予算決議は、上院で半数以上の賛成が必要な予算財政調整措置（reconciliation）により民主党単独による採択が見込まれている。

（参考）為替レート：1USD=約109円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）ホワイトハウスウェブページ「UPDATED FACT SHEET: Bipartisan Infrastructure and Investment Jobs Act」より作成。

（参考）財政健全化に向けた建議（財政制度等審議会） 1/2

財政健全化に向けた建議（令和３年５月21日財政制度等審議会）（抄）

６．グリーン

地球温暖化を巡る国際的世論の急激な高まりや激甚化する気象災害を踏まえ、令和２年（2020年）10月26日、菅内閣総理大臣は、脱炭素社会の実現に向けて総力を挙げて取り組み、経済と環境の好循環を作り出すことを通じて、2050年までにカーボンニュートラルを達成していくことを表明した。

また、令和３年（2021年）４月22日、米国主催の気候サミットにおいて、2050年カーボンニュートラル目標と整合的で、野心的な目標として、2030年度の削減目標について、これまでの目標（26％削減）を７割以上引き上げ、46％削減を目指すことを宣言した。

地球温暖化対策をめぐっては、パリ協定131に基づき、これまでの我が国の温室効果ガス削減目標は2030年度に26％削減（平成25年度（2013年度）比）とされており、温室効果ガス排出量は平成26年度（2014年度）以降６年連続で低下してきているが、新たな2030年度削減目標を踏まえ、更なる削減努力が求められる。

今後、2050年カーボンニュートラル目標やそれを踏まえた新たな2030年度削減目標に基づき、「エネルギー基本計画」や「地球温暖化対策計画」の見直しが行われる。この際、我が国におけるバランスの取れたエネルギー政策の観点を踏まえ、包括的なグリーン政策のグランドデザインが描かれるべきである。その下で、民間企業が保有する技術や資金を積極的に活用していくことが不可欠であり、予算、税といった財政措置だけでなく、金融、規制改革・標準化、国際連携といったあらゆる政策を戦略的に総動員する必要がある。

（１）温暖化対策と予算

地球温暖化対策に係る予算事業の大半は、エネルギー対策特別会計において、石油石炭税を主要な財源として実施している。同特別会計においては、平成24年（2012年）に石油石炭税における地球温暖化対策のための課税特例（いわゆる「地球温暖化対策税」）も導入し、「環境と成長の好循環」の実現に向けて、民間企業や地方公共団体等に対する省エネ・再エネ設備等の導入支援、省エネ等技術の研究開発・実証事業への補助を大幅に拡充してきた。

こうした導入支援や研究開発等の事業については、民間の自主的な取組を促すとともに、事業官庁の縦割りを排除して取り組むことが求められる。また、2030年度削減目標及び2050年カーボンニュートラル目標の達成には、産業構造・経済社会の変革や非連続的なイノベーションが不可欠であるという観点から、適切な官民や国・地方の役割分担に留意しつつ、施策の必要性・有効性・効率性を不断に検証し、抜本的に見直し、重点化していくことが必要である。

（出典）財政健全化に向けた建議（令和３年５月21日財政制度等審議会）

（参考）財政健全化に向けた建議（財政制度等審議会） 2/2

財政健全化に向けた建議（令和3年5月21日財政制度等審議会）（抄）

（2）諸外国の動き

地球温暖化対策を巡る諸外国の動向に目を向けると、主要国においては、財源確保の努力をしながら、対策を強化している。

例えば、米国では、令和3年（2021年）3月に、雇用の確保やインフラの再建等を目的として、気候変動分野に加え、インフラ強靭化、老朽化した交通インフラの修復等の分野も含めた「米国雇用計画」（8年間で総額約2兆ドル）とともに、税制改正案（15年間で総額2兆ドル超）により、財源を全額確保する方針が発表されている。

また、欧州では、令和2年（2020年）12月に、多年度財政枠組（MFF）と「次世代のEU」資金（NGEU）から成る、総額1兆8,243億ユーロの予算を採択し、そのうち3割を気候関連支出に充てることを目標としている。MFFについては、加盟国からの拠出金で賄われ、またNGEUについては、つなぎとしてEU共通債券で賄うこととしているが、その償還財源として、令和3年（2021年）1月より導入済のプラスチック賦課金のほか、排出権取引制度の見直し、炭素国境調整メカニズム、デジタル賦課金などを導入・検討することとしている。

グリーン政策だからといって政府債務を増加させて良いということではない。財源なきカーボンニュートラルとしないことが肝要であることは言うまでもない。我が国においても、地球温暖化対策として更なる対策・施策が必要になる場合には、諸外国における取組等を参考にしつつ、ペイアズユーゴー原則を守るべきである。地球環境をサステナブルなものとして将来世代に引き継ぐことは我々の責務であり、負担を先送りしないよう必要な財源を確保しながら取り組まなければならない。

（3）ESG投資

気候変動を含めた環境問題や社会、企業統治といった非財務的要素にも配慮し、投資の意思決定に組み込むESG投資は、投資収益を確保しながら持続可能な経済社会づくりを支える仕組みとして注目されている。近年では、ESG投資は中長期的には財務的パフォーマンスにも影響し得るものであり、機関投資家の受託者責任の一環との認識も広がってきている。こうした状況を受け、ESG投資は世界でも日本でも、その市場規模が拡大しつつある。

政府としてESG投資を後押しするため、魅力的なグリーン投資等の市場を形成するための取組が金融庁等において進められている。ESG投資等の更なる普及を通じて民間の投資資金の活性化及び活用等を強化していくため、事業者が持続可能な社会の形成に適応できるかどうかを投資家が適切に判断できるようグリーン金融商品や情報開示に係るガイドラインなどの整備を進め、これを広く普及させていく必要がある。

（出典）財政健全化に向けた建議（令和3年5月21日財政制度等審議会）

（参考資料）各国炭素税の概要

（参考）フィンランドの炭素税について

○ フィンランドは、1990年に世界初の炭素税を導入。
○ 2011年以降、熱利用と輸送用燃料の税率を分離。

フィンランドの炭素税の特徴

概要

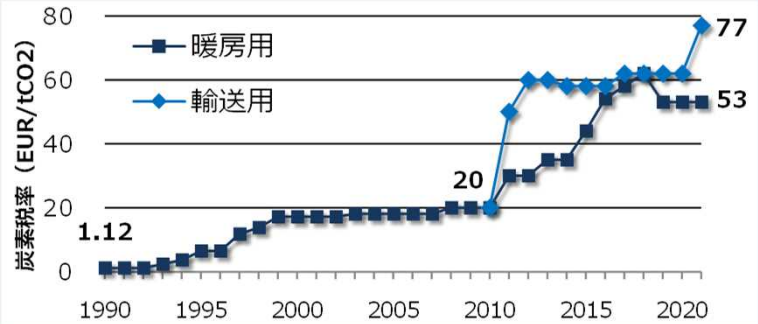
- 1990年に世界初の炭素税を導入。
- 1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。2011年以降、熱利用と輸送用燃料の税率を分離。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2018	2019	2020..1	2020.8.1
炭素税率（熱利用）（EUR/tCO_2）	62	53	53	53
炭素税率（輸送用）（EUR/tCO_2）	62	62	62	77
ガソリン(c/L)	17.38	17.38	17.38	21.49
軽油(輸送用)(c/L)	19.90	19.90	19.90	24.56
重油（c/kg）	20.08	18.67	18.67	18.67
LPG（c/kg）	18.74	18.09	18.09	18.09
天然ガス（EUR/MWh）	12.28	12.94	12.94	12.94
石炭（EUR/t）	149.56	147.81	147.81	147.81

- 炭素税率の推移



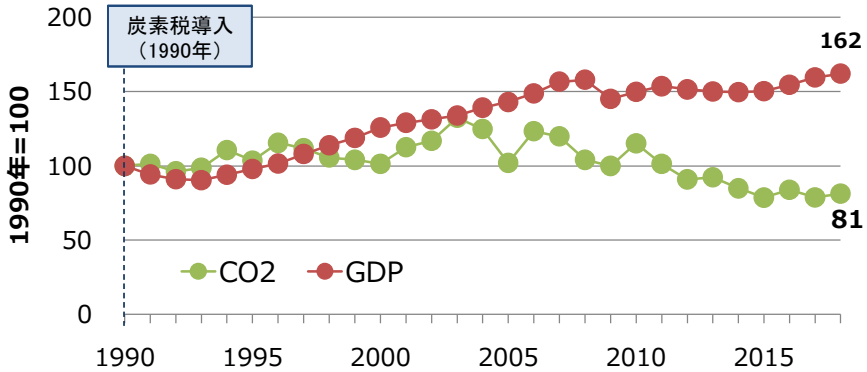
課税対象 優遇措置

- 熱利用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税（電力は除く）。
- 石油精製プロセス、原料使用、航空機・船舶輸送（個人航行を除く）、発電に使用される燃料は免税。CHPは減税、バイオ燃料はバイオ燃料含有割合に応じて減税、エネルギー集約型産業に対し還付措置。

税収使途

- 一般会計。1997年及び2011年にエネルギー税制改革を実施。所得税の減税や、企業の社会保障費削減による税収減の一部を、炭素税収により補填。
- （税収額）2016年：1,233百万EUR、2017年：1,339百万EUR、2018年：1,393百万EUR、2019年：1,454百万EUR。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）「Energy taxes, precautionary stock fees and oil pollution fees」（Statistics Finlandウェブページ）、「Excise duty」、「Energy taxation」（フィンランドTax Administrationウェブページ）、IEEP（2013）「EVALUATION OF ENVIRONMENTAL TAX REFORMS: INTERNATIONAL EXPERIENCES」より作成。

（参考）スウェーデンの炭素税について

○ スウェーデンは、1991年に炭素税導入。産業部門の軽減税率を2018年に本則税率へ一本化。

○ CO2排出量の削減とGDP成長の両立を達成し、環境と経済のデカップリングに成功。

スウェーデンの炭素税の特徴

概要

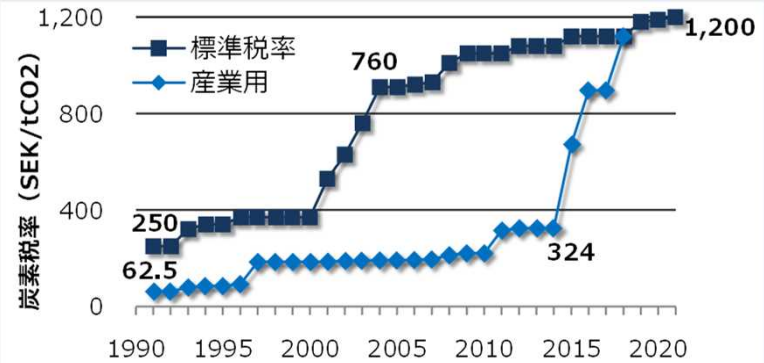
- 1991年にCO_2税を導入。導入時及び2000年代前半に、他税の負担軽減等を伴う税制改革を実施。
- 導入当初から産業部門に対して軽減税率を適用していたが、2018年に本則税率へ一本化。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	1991	2000	2005	2015	2019	2020	2021
炭素税率（標準税率）(SEK/tCO_2)	250	370	910	1,120	1,180	1,190	1,200
炭素税率（産業用）(SEK/tCO_2)	63	185	191	672	1,180	1,190	1,200
ガソリン（SEK/l）	0.58	0.86	2.12	2.60	2.62	2.59	2.61
軽油（輸送用）(SEK/m^3)	720	1,058	2,609	3,218	2,236	2,246	2,262
重油（SEK/m^3）	NA	1,058	2,609	3,218	3,360	3,420	3,444
LPG（SEK/t）	NA	NA	1,350	3,385	3,535	3,598	3,624
天然ガス（SEK/1000m^3）	535	792	1,954	2,409	2,516	2,561	2,579
石炭（SEK/t）	620	920	2,270	2,800	2,924	2,976	2,997

- 炭素税率の推移



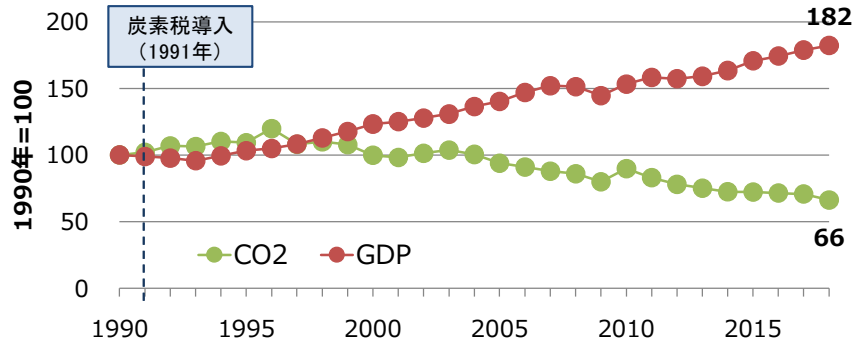
課税対象 優遇措置

- 熱利用及び輸送用の化石燃料消費に対し課税。
- EU-ETS対象企業、熱利用の木材の燃焼、EU-ETS対象外のCHP、冶金・鉱物製造・還元、鉄道、個人利用を除く船舶・航空機、エネルギー製品の製造、発電用、熱利用のバイオガス等は免税。EU-ETS対象外の企業への軽減税率を2018年に廃止。

税収使途

- 一般会計。炭素税導入時に、労働税の負担軽減を実施。2001～2004年の標準税率引上げ時は、低所得者層の所得税率引下げ等に活用。
- （税収額）2013年: 240億SEK、2014年: 233億SEK、2015年: 246億SEK、2016年: 241億SEK、2017年: 235億SEK、2018年: 230億SEK、2019年: 222億SEK。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1SEK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）スウェーデン財務省（2016）「Carbon Taxation Swedish Experiences and Challenges Ahead」、Skattesatser på bränslen och el under 2019、Lag (1994:1776) om skatt på energi.、Energiskatter och andra miljörelaterade skatter（スウェーデン税庁ウェブページ）より作成。

（参考）ノルウェーの炭素税について

○ ノルウェーは、1991年に炭素税を導入。

○ 燃料消費に課税されるCO2税と、大陸棚の石油採掘によるCO2排出への課税の2つがある。

ノルウェーの炭素税の特徴

概要

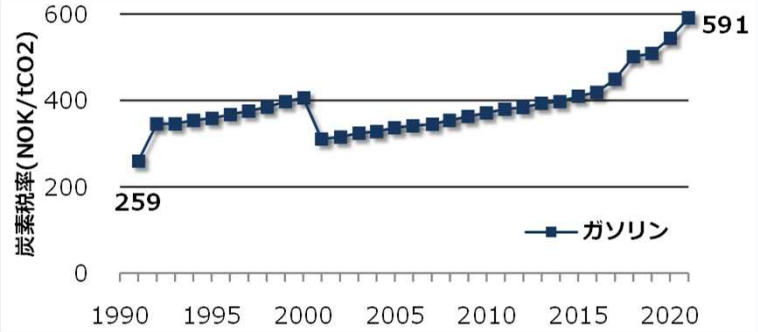
- 1991年に、炭素税を導入。国内のGHG排出量の約60%をカバー。燃料消費に課税されるCO_2税と、海上の大陸棚における石油採掘によるCO2排出への課税の2つがある。
- 固有単位当たりの税率から排出係数を用いてトンCO_2当たりの税率を設定しているため、CO_2トン当たりの税率が燃料により異なる。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2020			2021		
	固有単位あたり		NOK/tCO_2	固有単位あたり		NOK/tCO_2
ガソリン	1.26	NOK/L	544	1.37	NOK/L	591
軽油	1.45	NOK/L	545	1.58	NOK/L	594
天然ガス	1.08	NOK/m^3	543	1.17	NOK/m^3	588
LPG	1.63	NOK/kg	543	1.77	NOK/kg	590

- 炭素税率の推移



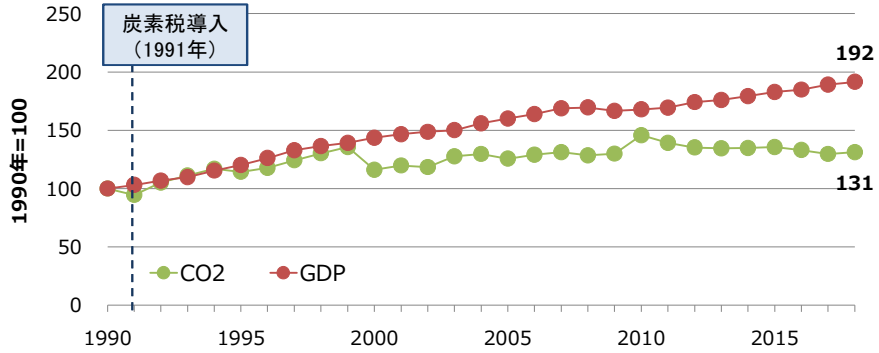
課税対象 優遇措置

- 化石燃料（石炭を除く）の消費に対し課税（電力は除く）。
- 大陸棚での石油採掘企業を除くEU-ETS対象企業、国際航空機・国際船舶の燃料、還元・電解質製造等原料使用、漁業用燃料、温室用軽油、バイオディーゼル、輸出用燃料、外交官が使用する燃料は免税。

税収使途

- 一般会計。石油採掘からの税収は年金基金に入る。
- （税収額）※CO_2税と大陸棚での石油採掘によるCO_2排出への課税の合計
  2019年：134.4億NOK、2018年：138.1億NOK、
  2017年：122.8億NOK、2016年：117.7億NOK、
  2015年：107億NOK、2014年：97.2億NOK、
  2013年：80.2億NOK、2012年：67.5億NOK、
  2011年：69.9億NOK、2010年：67.7億NOK

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1NOK=約12円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）ノルウェー財務省「Skatter, avgifter og toll」等より作成。

（参考）デンマークの炭素税について

○ デンマークは、1992年にCO_2税を導入。当初産業部門に対して大幅な軽減税率を適用していたが、2010年に税率を一本化。

デンマークの炭素税の特徴

概要

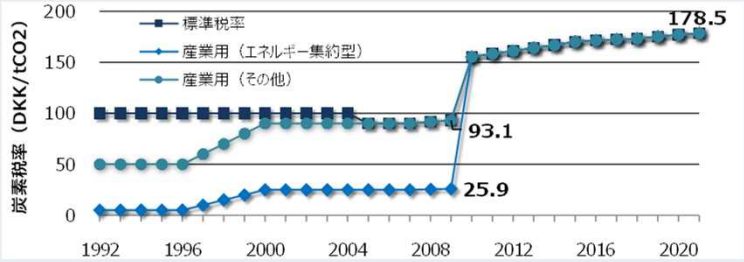
- 1992年に、化石燃料及び廃棄物に課税するCO_2税導入。
- 導入当初、産業・工業用途に対して大幅な軽減税率を適用していたが、2010年に税率を一本化。
- 2010年以降、インフレ率に応じて自動的に税率引上げ。
- 2020年にグリーン税制改革について合意。産業部門の化石燃料消費に係るエネルギー税の引上げを定めるとともに、一律のCO_2税やCO_2税の課税対象拡大（非エネ排出への課税等）について検討していくことを決定。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2017	2018	2019	2020	2021
炭素税率（DKK/tCO2）	172.4	173.2	175.3	177.0	178.5
石炭（DKK/1,000kg）	458.4	460.7	466.1	470.6	474.6
ガソリン（DKK/1,000L）	414.0	416.0	421.0	425.0	428.0
軽油（DKK/1,000L）	457.0	460.0	465.0	469.0	474.0
灯油（DKK/1,000L）	457.0	460.0	465.0	469.0	474.0
重油（DKK/1,000kg）	547.0	549.0	556.0	561.0	561.0
LPG（DKK/1,000L）	278.0	279.0	282.0	285.0	288.0
天然ガス（DKK/1,000Nm3）	389.0	391.0	396.0	400.0	403.0

- 炭素税率の推移



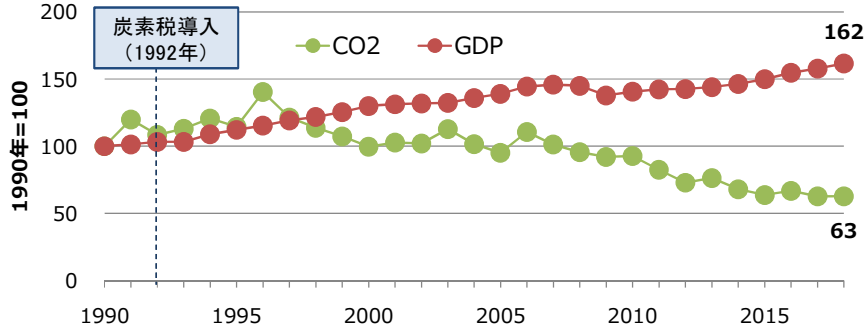
課税対象 優遇措置

- 化石燃料（石炭、石油、ガス）及び廃棄物の消費に対し課税（電力は除く）。
- 発電用燃料、船舶・航空用燃料、バイオ燃料、EU-ETS対象企業等は免税。

税収使途

- 一般会計に入り、使途の紐づけは行われていない。
- （税収額）
  2008年：50.8億DKK、2009年：50.2億DKK、
  2010年：57.6億DKK、2011年：59.0億DKK、
  2012年：56.8億DKK、2013年：58.7億DKK、
  2014年：36.2億DKK、2015年：36.5億DKK、
  2016年：35.6億DKK、2017年：36.8億DKK、
  2018年：36.3億DKK、2019年（予算）：35.3億DKK、
  2020年（見込）：33.0億DKK、2021年（見込）：35.0億DKK

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1DKK=約17円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）デンマーク税務庁「CO2 Tax Act」、デンマーク税務庁「Taxes – the proceeds of taxes and VAT」等より作成。

（参考）スイスの炭素税について

○ スイスは、2008年に炭素税（CO_2 levy）を導入。輸送用燃料を除く化石燃料に課税。

○ 将来の税率は、過年度の排出実績に基づき決定。

スイスの炭素税の特徴

概要

- 2008年に、CO_2排出削減を目的に、輸送用燃料を除く化石燃料消費に対する炭素税を導入。
- 2014年以降の税率は、過年度の排出実績を基に算定。
- 2021年6月、2030年までに税率を最大210CHF/tCO_2に引上げること等を定めたCO_2法改正法が国民投票で否決。
- 2021年7月、2020年の排出実績に基づき、2022年1月以降の税率を120CHF/tCO_2に引き上げることを決定。

税率

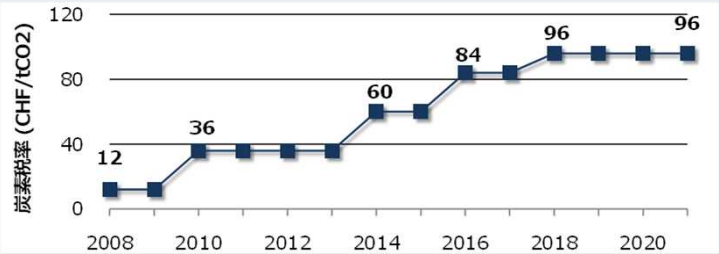
- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008-	2010-	2014-	2016-	2018-	2022-
炭素税率（CHF/tCO_2）	12	36	60	84	96	120
石炭（CHF/1,000kg）	31.7	95.1	141.6	198.2	222.6	未定
重油（CHF/1,000kg）	38.1	114.2	190.2	266.3	304.3	
天然ガス（CHF/1,000kg）	30.7	92.1	153.6	216.7	255.4	

(※1) 2018年1月以降の税率について84～120CHF/tCO_2の3つのオプションが示されていたが、2016年排出実績（1990年比 73～76%）を踏まえ、96CHF/tCO_2に決定。

(※2) 2022年1月以降の税率については、2020年排出実績（1990年比67%以上）を踏まえ、120CHF/tCO_2に決定。

- 炭素税率の推移



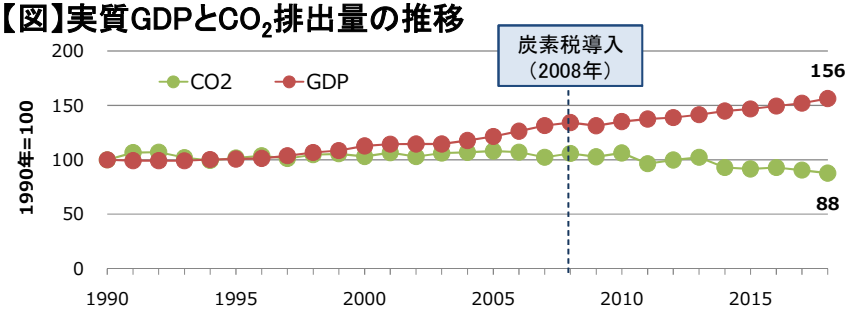
課税対象 優遇措置

- コジェネレーション用の化石燃料、国内ETS対象事業者は免税。（発電用燃料も課税対象であるがスイスでは操業している火力発電所はない。）
- 国内ETS対象外であるエネルギー集約型の中小企業は、自ら法的拘束力のある削減目標を立て、その目的を達成した場合は還付。

税収使途

- 税収は一般会計に入り、税収相当分を充当・還付：
  ①建築物改装基金及び一部技術革新ファンド
  ②医療保険会社を介して全国民に均等に還付
  ③労働者の年金支払額に応じた額を企業に還付
  （※）①が税収の1/3程度、②③が税収の2/3程度
- （税収額）
  2013年:6.5億CHF、2014年: 7.6億CHF、2015年: 8.5億CHF、2016年:10.7億CHF、2017年: 11.1億CHF、2018年: 11.1億CHF、2019年: 12.6億CHF、2020年: 11.7億CHF(見込)

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1CHF=約112円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）スイス連邦環境省「CO2 levy」、スイス連邦財務省「Compte de résultats 2007-2019」等より作成。

（参考）アイルランドの炭素税について

○ アイルランドは、経済危機からの再建を目指し、2010年に炭素税を導入。

○ 炭素税の税収は一般会計に充当され、2010年以降の財政健全化に寄与した。

アイルランドの炭素税の特徴

概要

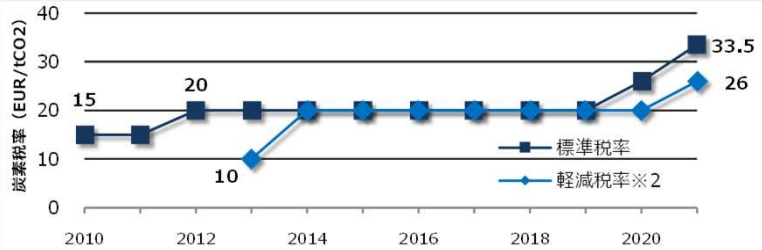
- リーマンショック後の経済危機からの再建を目指し、法人税・所得税以外の税からの税収確保を目的として、2010年に炭素税を導入（石油・天然ガス対象）。
- その後2013年より石炭への炭素税の課税を開始。
- 2020年6月、2030年までに炭素税率を100EUR/tCO2に引上げることを発表。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2019.10	2020.5.1	2020.10.14※1
炭素税率（標準税率）(EUR/tCO_2)	26	26	33.5
炭素税率（軽減税率※2）(EUR/tCO_2)	20	26	26
ガソリン（EUR/kl）	59.85	59.85	77.52
軽油（輸送用）(EUR/kl)	69.18	69.18	89.66
LPG（輸送用）(EUR/kl)	32.86	32.86	42.48
重油（EUR/kl）	61.75	80.27	80.27
天然ガス（EUR/MWh）	4.1	5.22	5.22
石炭（EUR/t）	52.67	68.48	68.48

- 炭素税率の推移（2021年1月1日時点）※1



※1 ガソリン・軽油については2020年10月にすでに33.5EUR/tCO2に引上げられたが、その他の燃料は2021年5月1日に33.5EUR/tCO2に引上げ予定。
※2 2019年までは石炭の税率、2020年からはガソリン・軽油以外の税率を示す。

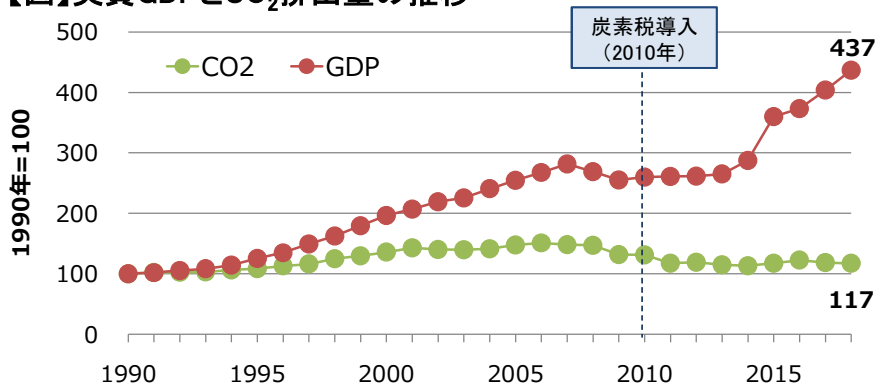
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。
- ETS対象産業、発電用燃料、化学、冶金・鉱物製造工程等の産業プロセスに使用される燃料、農業用軽油、バイオ燃料（運輸）、CHP（産業・業務）等は免税。

税収使途

- 一般会計。財政の健全化に寄与。（政府債務の対GDP比は2006年以降毎年ほぼ倍増していたが、2011年以降の増加率は毎年10%以下に減少。）
- （税収額）2011年：298百万EUR、2013年：387百万EUR、2014年：386百万EUR、2015年：419百万EUR、2016年：434百万EUR、2017年：429百万EUR、2018年：431百万EUR、2019年：435百万EUR。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）アイルランド財務省「Finance Act 2012～2016」、OECD（2013）「IRELAND' S CARBON TAX AND THE FISCAL CRISIS」、「Excise receipts by commodity」、「Excise and licenses」（Irish Tax and Customsウェブサイト）より作成。

（参考）英国のカーボンプライスフロアについて

○ 英国は2013年に、発電部門に課税するカーボンプライスフロア（CPF）を導入。
○ 排出量取引制度の排出枠価格とカーボンプライスサポート（CPS）の合計値がCPFとなる。

英国のカーボンプライスフロアの特徴

概要

- EU-ETSの排出枠価格の低迷を受け、カーボンバジェットの達成に資する低炭素エネルギーへの移行を促す十分な価格シグナルを送るため、発電部門に対し、炭素の下限価格であるカーボンプライスフロア（CPF）を2013年に導入。
- 発電事業者の化石燃料消費が対象。EU-ETSの排出枠価格とカーボンプライスサポート（CPS）の合計値がCPFとなる。
- 2020年末の英国のEU離脱における移行期間の終了にともなう欧州排出量取引制度（EU-ETS）からの離脱への対応として、英国政府は2020年12月14日、2021年1月1日からの国内排出量取引制度（UK ETS）の創設を発表。EU-ETSと同様に、発電部門、産業部門、欧州域内航空部門がUK ETSの対象となる。UK ETS導入後もCPFは継続し、発電部門の制度対象事業者はUK ETS価格とCPSの双方を引き続き負担することとなっている。

税率

- 導入時には、英国政府が定める望ましい炭素価格の水準に基づき、2020年のCPFを30GBP/tCO2に設定していたが、EU-ETS価格の長期低迷を受け、2016年以降はCPSが18GBP/tCO2で凍結され、少なくとも2022年3月まで凍結されることが決定している。
- CPSのトンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2013	2014	2015	2016～
CPSレート（GBP/tCO2）	4.94	9.55	18.08	18
ガス（GBP/kWh）	0.00091	0.00175	0.00334	0.00331
石油・LPG（GBP/kg）	0.01460	0.02822	0.05307	0.05280
石炭等の固形燃料（GBP/GJ）	0.44264	0.81906	1.56860	1.54790

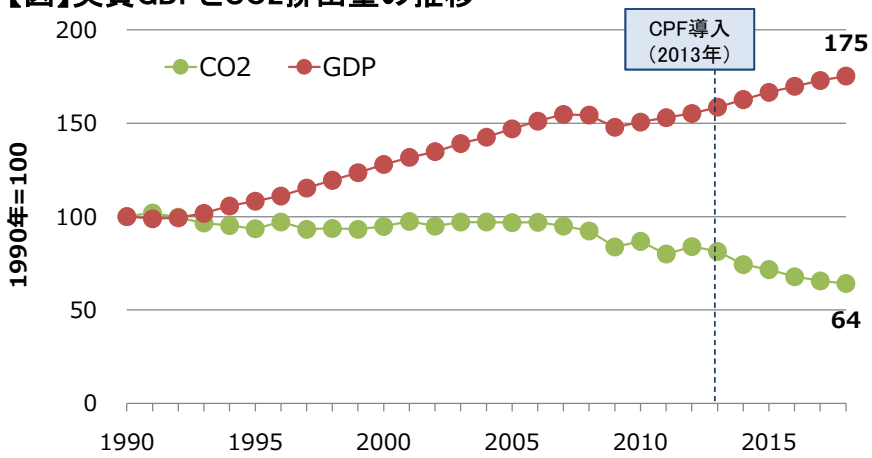
課税対象 優遇措置

- 燃料が発電所に供給された時点で課税。
- 発電容量2MW以下は気候変動税の対象となりCPSは免税。
- 発電容量2MW以下のCHP、待機発電設備、北アイルランドの発電設備は対象外。
- 電力多消費の製造業かつEU-ETSとCSPの負担額が付加価値の5%以上の企業は一部資金支援。

税収使途

- 一般財源に入り、使途の紐づけは行われていない。
- （税収額）2014年：893百万GBP、2015年：1,182百万GBP、2016年：1,044百万GBP、2017年：973百万GBP、2018年：926百万GBP、2019年：895百万GBP。

【図】実質GDPとCO2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）1GBP=約141円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）英国政府ウェブページ等より作成。

（参考）フランスの炭素税について

○ フランスは、2014年4月に、化石燃料に係る内国消費税を炭素部分とその他部分に組み替える形で炭素税を導入。税率は段階的に引上げ（2030年にCO2排出量1トン当たり100ユーロ）。

フランスの炭素税の特徴

概要

- 2014年4月、化石燃料に係る内国消費税（TICPE等）を炭素税部分とその他部分に組み替える形で炭素税導入。当初税率は7EUR/tCO_2。税収相当分を、競争力確保・雇用促進のための税控除や再エネ普及支援等に充当。
- 2015年のエネルギー移行法で、2030年までの税率引上げを発表（100EUR/tCO_2）。
- 2018年予算法案で、2018年（44.6EUR/tCO_2）から2022年（86.2EUR/tCO_2）までの税率を発表したが、2019年予算法で2019年1月以降も2018年税率で据え置くことを決定。

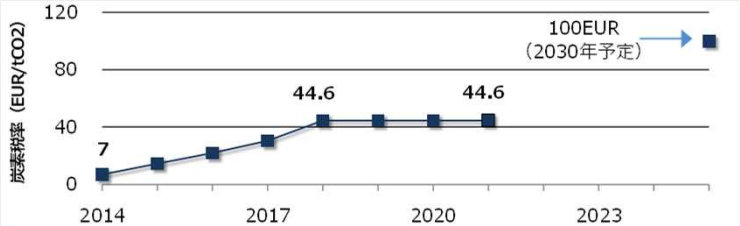
税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2014.3	2014.4	2015.1	2016.1	2017.1	2018.1	2021.1
炭素税率（EUR/tCO2）	－	7	14.5	22	30.5	44.6	44.6
ガソリン（EUR/100L）	60.69	60.69	62.41	64.12	65.07	68.29	68.29
軽油（EUR/100L）	42.84	42.84	46.82	49.81	53.07	59.40	59.40
重油（EUR/100kg）	1.85	2.19	4.53	6.88	9.54	13.95	13.95
天然ガス（EUR/MWh）	1.19	1.27	2.64	4.34	5.88	8.45	8.43
石炭（EUR/MWh）	1.19	2.29	4.75	7.21	9.99	14.62	14.62

（※）エネルギー固有単位当たり税率は内国消費税全体の税率。
［重油・天然ガス・石炭］2014年に炭素税率相当に税率引上げ。
［その他］2014年に内国消費税を炭素税部分とその他部分に再編し、税率は据え置き。
2015年以降、炭素部分の税率を引上げ。

- 炭素税率の推移



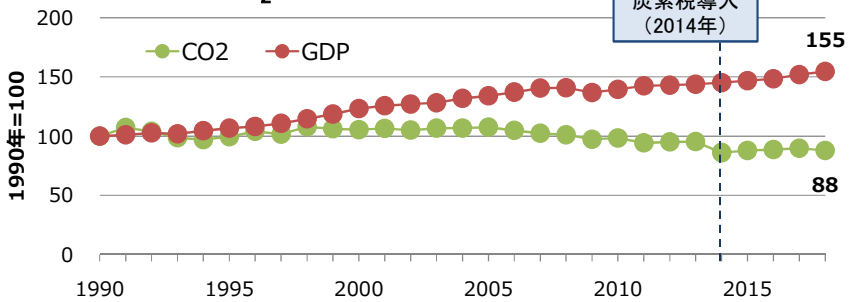
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。但し、熱利用の木材の燃焼、CHP、エネルギー製品の製造に使用される燃料、発電用、冶金・鉱物製造、化学還元、電解、特定の非鉱物製造工程、航空機・船舶・漁業用燃料等は免税。
- EU-ETS対象企業は2013年の税率を適用（免税）、エネルギー集約型産業は2014年の税率を適用（減税）。

税収使途

- 一般会計。輸送関係のインフラ整備の財源（交通インフラ資金調達庁）や再エネ電力普及等のエネルギー移行に資するプロジェクトに充当。
  ※エネルギー移行特別会計は2021年に廃止された。
- （税収額）
  2014年:3億EUR（推計値）、2015年:23億EUR（推計値）、2016年:38億EUR（推計値）、2017年:54億EUR（推計値）、2018年:79億EUR（推計値）、2019年:82億EUR（推計値）

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）「関税法典」、「2018年予算法案」、「2021年予算法案」、フランス環境連帯・移行省ウェブサイト「Fiscalité des énergies、Fiscalité carbone」等より作成。

（参考）ポルトガルの炭素税について

○ ポルトガルでは、2015年にグリーン税制改革の一環として炭素税を導入。

○ 税率は、前年度のEU-ETS制度における排出枠価格の年間平均値より決定。

ポルトガルの炭素税の特徴

概要

- 2014年に、炭素税の導入を含む「グリーン税制改革」の実施を決定。2015年1月1日導入。
- 前年のEU-ETS価格の年間平均値を税率として採用する点が特徴。

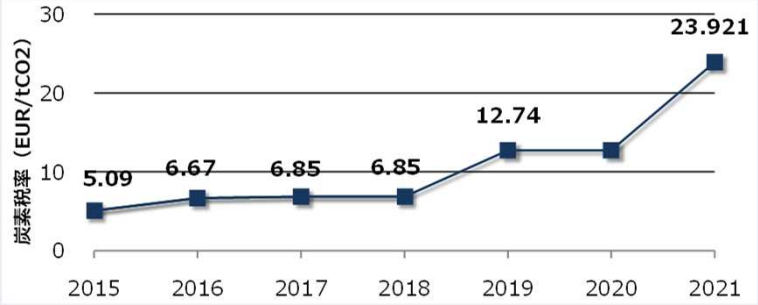
税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

※税率は、前年のEU-ETS価格の年間平均値。（例）2017年の税率は2015年10月1日～2016年9月30日のEU-ETSオークション価格を平均した値。ただし2018年は2017年の税率、2020年は2月13日まで2019年の税率を維持。

税率	2015	2016	2017	2019-2020.2.13	2020.2.14-2020.12.31	2021.1.1
炭素税率（EUR/tCO2）	5.09	6.67	6.85	12.74	23.619	23.921
ガソリン（EUR/1000L）	11.56	15.15	15.56	28.94	53.65	54.34
軽油（EUR/1000L）	12.60	16.51	16.81	31.53	58.45	59.20
天然ガス（EUR/GJ）	0.29	0.37	0.38	0.71	1.33	1.34
LPG（輸送用）（EUR/t）	14.77	19.36	19.88	36.98	68.56	69.43
石炭（EUR/t）	11.53	15.11	15.52	28.86	53.51	54.20

- 炭素税率の推移（毎年1月1日時点の税率を掲載）



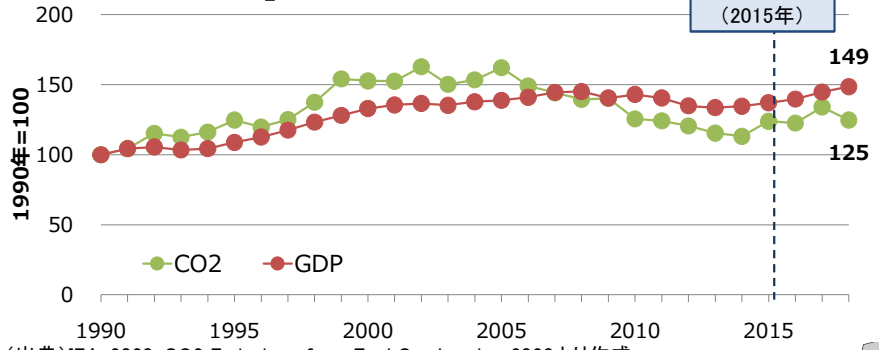
課税対象 優遇措置

- 化石燃料消費に対し課税。
- 農業・漁業等は減税。EU-ETS対象部門は免税。発電用石炭は5EUR/tCO2*25%の税率を適用。石炭以外の発電用燃料は免税。

税収使途

- 税収は一般会計に入り、使途の紐づけは行われていない。2019年発表の長期戦略において、炭素税の税収を環境対策に活用予定との記載がなされた。
- 環境税制改革の事前評価によれば、2015年の炭素税の税収額は95百万EURの見込み（環境税制改革全体の税収規模は165.5百万EUR）。
- 導入以降は、エネルギー税との合算値のため、炭素税単独の税収額は不明。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）ポルトガル政府「Law No. 82-D/2014 of December 31, 2014」、ポルトガル環境省（2014）「Reforma Fiscalidade Verde, Green Taxation Reform」、ポルトガル環境省（2015）「Green Growth Commitment」、ポルトガル政府(2019)「Roadmap for Carbon Neutrality 2050 (RNC2050) Long-term Strategy for Carbon Neutrality of the Portuguese Economy by 2050」等より作成。

（参考）オランダの炭素税について

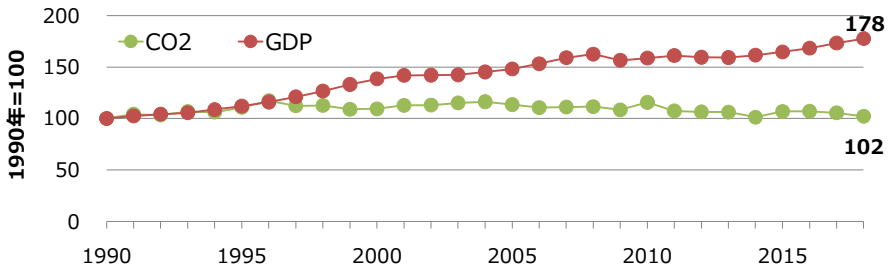
○ オランダは、2021年に産業部門に炭素税を導入。

○ 2021年の税率は30EUR/tCO_2で、税率にEU-ETS排出枠価格が含まれている点が特徴。

オランダの炭素税の特徴

概要	• 政府諮問委員会より、現状の施策では2030年の排出削減目標（1990年比49%削減）の達成は不可能と提言されたことを受け、2019年3月14日、経済・気候政策省が、排出削減の加速に向けた政策枠組み（Climate Agreement）を発表。家計への負担を減らし、排出主体である産業へ負担を移行するため、産業部門に対し新たに炭素税（Carbon levy）を導入すると言及。 • 2019年6月28日、Climate Agreementを国会に提出。2021年1月1日、炭素税導入。
課税対象	• EU-ETS対象の産業部門、廃棄物処理施設及びN2O多排出な特定事業者のCO_2排出に課税。 （※）産業部門を対象とする炭素税のほかに、2019年6月、オランダ財務省が発電部門を対象とするカーボンプライスフロアを2020年1月1日に導入する法案を議会に提出したが、2021年1月現在も議論が継続しており、導入に至っていない。
税率	• 2021年：30EUR/tCO_2、2030年：125EUR/tCO_2（毎年10.56EUR/tCO_2の引上げに相当） （※）EU-ETS対象企業の場合、税率にEU-ETS排出枠価格が含まれる点が特徴。2021年の30EUR/tCO_2場合、前年のEU-ETS排出枠価格の平均値としてオランダ政府が算出した26.49EUR/tCO_2を差し引いた3.51EUR/tCO_2が課税される。EU-ETS排出枠価格が税率を上回った場合、炭素税は課税されない。EU-ETS対象以外の企業には上記税率が課税される。
優遇措置	• 同一産業内のパフォーマンス上位企業の排出原単位をベンチマークとし、ベンチマークを超過した企業にのみ、超過分を炭素税として課税。ベンチマークは2030年にかけて、2030年の排出削減目標の達成に資すると試算される水準まで線形で引下げられる。 • コロナ危機の影響に鑑み、一時的なベンチマーク緩和（課税分縮小）を実施。 • ベンチマークよりも高いパフォーマンスにより排出削減を達成した企業は、過去5年間に支払った課税額から、排出削減達成分の払い戻しを申請することが可能。他社にクレジットとして売価することも可能。 • 園芸用温室、病院及び大学は免税。
税収使途	• 税収は一般会計に入り、企業の排出削減策に活用される見込み。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）オランダ政府ウェブページ「Klimaatakkoord maakt halvering CO2-uitstoot haalbaar en betaalbaar」「Climate deal makes halving carbon emissions feasible and affordable」、「Wetsvoorstel minimumprijs CO2 bij elektriciteitsopwekking ingediend」より作成。

（参考）ルクセンブルクの炭素税について

○ ルクセンブルクは、2021年にCO_2税を導入。

○ 2021年の税率は25EUR/tCO_2で、2022年に25EUR、2023年に30EURに引上げ予定。

ルクセンブルクの炭素税の特徴

概要

- 2019年2月27日、ルクセンブルクエネルギー省及び環境・気候・持続可能な開発省が、「国家統合エネルギー・気候計画（Le plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC)）」草案を発表。2030年の温室効果ガス排出量を、2005年比で50～55%削減するという目標を提示。
- 2019年11月29日、気候法草案が議会において承認され、ルクセンブルクの2030年排出削減目標が、2005年比で55%削減することと定められた。
- 2019年12月6日、エネルギー省及び環境・気候・持続可能な開発省が、PNECの実現に向けた施策を公表。この中で、「汚染者負担の原則」に基づき、2021年から炭素税を導入することを発表。

税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

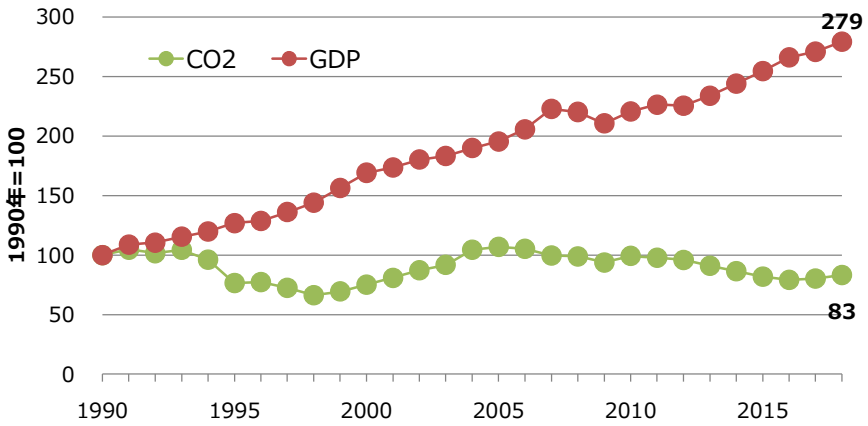
税率	2021	2022	2023
炭素税率（EUR/tCO_2）	20	25	30
ガソリン（EUR/kl）	69.22	（未決定）	（未決定）
軽油（輸送用）（EUR/kl）	53.55		
LPG（輸送用）（EUR/kl）	59.99		
灯油（EUR/kl）	48.51		
重油（EUR/kl）	61.92		
天然ガス（EUR/MWh）	4		

課税対象
- EU-ETS対象外の燃料消費（石炭を除く）。

優遇措置
- EU-ETS対象企業の燃料消費は免税。

税収使途
- 気候変動対策分野の移行支援への活用分と、低所得者層への税控除額の拡大の双方に活用することとされている。
- ルクセンブルク国立統計経済研究所（STATEC）の試算によれば、2021年の税収は148百万EUR、2024年の税収は200～300百万ユーロと試算されている。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（参考）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）ルクセンブルクエネルギー省及び環境・気候・持続可能な開発省（2019）「Generation Klima: Ambitiéis – Innovativ – Sozial gerecht Überblick über den integrierten Nationale Energie- und Klimaplan」、ルクセンブルク政府「Règlement grand-ducal du 19 décembre 2020 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 17 décembre 2010 fixant les taux applicables en matière de droits d'accise autonomes sur les produits énergétiques.」、「BUDGET 2021 : LE STATEC PRÉSENTE SES CHIFFRES」（ルクセンブルク統計局ウェブページ）等より作成。

（参考）ドイツの国内排出量取引制度について

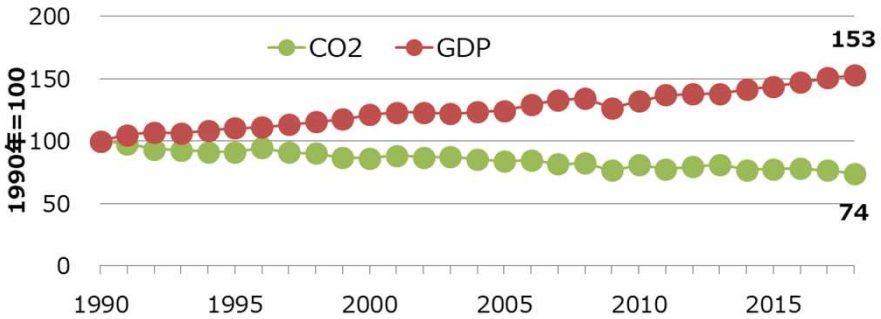
○ ドイツは2021年1月に熱利用・運輸用燃料の供給者を対象とした国内排出量取引制度（nEHS）を導入。
○ 2021年～2025年は排出枠価格を固定し、2021年25EUR/トンから、2025年の55EUR/トンまで毎年段階的に価格を引上げ。

ドイツの国内排出量取引制度の特徴

概要	• 2019年12月、燃料排出量取引法（BEHG）を制定。2050年気候中立目標の達成に向けてEU-ETSの対象となっていない熱利用・運輸に使用される燃料の供給者を対象とした国内排出量取引制度（nEHS）の導入を規定。 • 2021年1月、国内排出量取引制度を導入。
制度対象	• 対象となる燃料は、熱利用・運輸の燃料全般（ガソリン、ディーゼル、灯油、液化ガス、天然ガス、石炭等）。 － 持続可能性の基準を満たすバイオ燃料は対象外。 － 2021年と2022年は石炭は対象外。 • 制度対象者は、燃料の生産・輸入及び販売を行う、企業や個人。
排出枠価格	• 2021～2025年：トン当たりの排出枠価格（固定価格） － 2021年：25EUR/tCO2 － 2022年：30EUR/tCO2 － 2023年：35EUR/tCO2 － 2024年：45EUR/tCO2 － 2025年：55EUR/tCO2 • 2026年：トン当たり55～65EURの価格帯を設け、オークション形式で排出枠を分配。 • 2027年以降：2025年に排出枠の価格帯を維持するとの決定がなされる場合を除き、すべてオークションにより排出枠を分配。

優遇措置	• 企業の燃料費及び制度による追加的な直接・間接コストが総事業費の20%を超過、あるいは制度導入による追加費用が付加価値総額の20%を超過する場合、影響を回避するために必要な金額を補償。 • EU ETSと国内排出量取引制度の二重負担の防止策： ① EU ETSの対象施設で使用される燃料を国内排出量取引制度の対象外とする。 ② EU ETSの対象施設の操業者が、ドイツ排出量取引局（DEHSt）に対し、国内排出量取引制度による追加費用の補償を申請できるようにする。
収入使途	• 収入はエネルギー気候基金（EKF）に入り、主に再エネ賦課金の低減に活用される。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）IEA, 2020, CO2 Emissions from Fuel Combustion 2020より作成。

（注）為替レート：1EUR＝約125円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）DEHSt（2020）「National Emissions Trading System」、「Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG)」（連邦司法消費者保護省ウェブページ）、「CO2-Preis für Emissionen aus Wärme und Verkehr startet zum Jahreswechsel」（ DEHStウェブページ）より作成。

（参考）カナダBC州の炭素税について

○ 2008年7月、カナダのブリティッシュコロンビア（BC）州は炭素税を導入（北米初）。

○ 導入時から2017年まで、税収相当分を所得税・法人税の減税、低所得者への手当に活用。

BC州の炭素税の特徴

概要

- BC州は2008年7月に北米初の炭素税を導入。導入時に5年先まで年率5CAD/tCO_2の段階的引上げを規定。2017年の政権交代後、年率5CAD/tCO_2ずつ引上げ、2021年4月に50CAD/tCO_2とする計画を発表。
- 炭素税収相当分の所得税・法人税減税等を実施。
- COVID-19の影響により2020年4月の税率引上げを2021年4月まで延期することを発表。

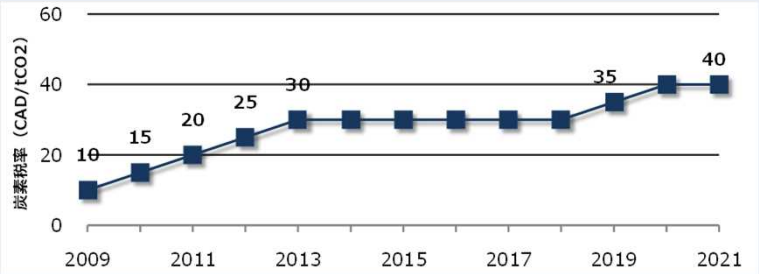
税率

- トンCO_2当たり税率・エネルギー固有単位当たり税率

税率	2008.7.1	2010.7.1	2012.7.1	2018.4.1	2019.4.1-
炭素税率（CAD/tCO_2）	10	20	30	35	40
ガソリン（c/L）	2.34	4.45	6.67	7.78	8.89
軽油（輸送用）（c/L）	2.69	5.11	7.67	8.95	10.23
重油（c/L）	3.15	6.30	9.45	11.03	12.6
LPG（c/L）	–	3.30	4.95	5.78	6.6
天然ガス（c/m³）	1.90	3.80	5.70	6.65	7.6
石炭（低発熱量）（CAD/t）	17.77	35.54	53.31	62.2	71.08

- 炭素税率の推移

（※ 税率の引上げは4月1日に行われるが、下図では毎年1月1日時点の税率を掲載）



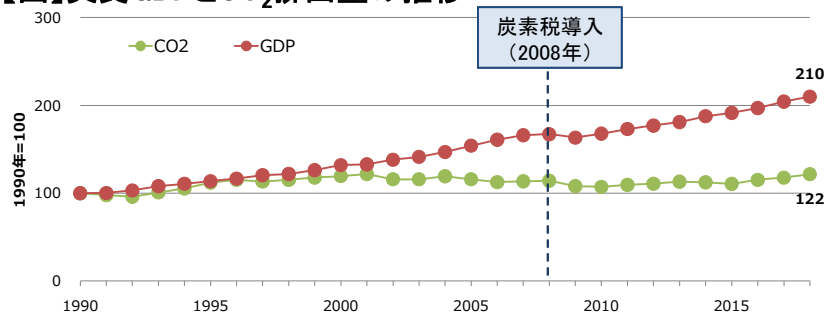
課税対象優遇措置

- 化石燃料の購入・州内での最終消費に対し課税。化石燃料の卸売業者より徴税。
- 州外に販売・輸出される燃料、越境輸送に使用される燃料、先住民族により使用される燃料、農業用、領事館の使用、アルミニウム生成のための電解、燃料製造に使用される燃料は免税。

税収使途

- 一般会計。導入時から2017年まで、税収相当分を所得税・法人税の減税、低所得者への手当に活用（税収中立）。2018年以降、税収中立の原則を廃止。
- （税収額）2008年: 306百万CAD、2009年: 542百万CAD、2010年: 741百万CAD、2011年: 959百万CAD、2012年: 1,120百万CAD、2017年: 1,255百万CAD、2018年: 1,464百万CAD、2019年: 1,682百万CAD。

【図】実質GDPとCO_2排出量の推移



（出典）BC州政府, 2020, 1990-2018 GHG Emission (kilotonnes CO2e) Summary for British Columbia、B.C. Economic Accounts Data for 1981-2019Provincial Inventory Archiveより作成。

（参考）為替レート：1CAD＝約82円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）

（出典）BC州財務省「Budget and Fiscal Plan, 2010/11-2012/13版～2016/17-2018/19版」、「Budget 2017 September Update」、「CARBON TAX ACT [SBC 2008] CHAPTER 40」より作成。

（参考）カナダの連邦カーボンプライシング制度について

○ カナダ連邦政府は、全ての州・準州にカーボンプライシングの導入を求め、連邦の要件を満たさない州・準州に対し、2019年から連邦カーボンプライシング制度を適用（2022年の炭素価格は50CAD/tCO2e）。

○ 2020年12月、カナダ連邦政府は、2023年以降の炭素価格を提案（年間15CAD/tCO2eずつ引き上げ、2030年に170CAD/tCO2e）。

カナダ連邦カーボンプライシング制度の概要

適用状況	• 2018年10月、連邦政府は連邦ベンチマーク（連邦政府の求める炭素価格の水準）に照らし合わせ、各州・準州のカーボンプライシング制度を評価。 1. <u>**連邦要件を満たすカーボンプライシング実施**</u>：ブリティッシュ・コロンビア州、ケベック州、ノバスコシア州、ニューファンドランドラブラドール州には各州独自の仕組みを適用。 2. <u>**連邦要件を満たすカーボンプライシングを実施していない**</u>：オンタリオ州、マニトバ州、アルバータ州、ニューブランズウィック州、サスカチュワン州には、不足部分について、2019年1月からアウトプットベース価格付け制度（OBPS）を、2019年4月から燃料課税（fuel charge）を適用。 ※アルバータ州には州独自の排出量取引制度があるため燃料課税のみ適用。サスカチュワン州には燃料課税及び州制度の対象となっていない電気及び天然ガスパイプラインセクターにOBPSを適用。その他の州は燃料課税及びOBPSを適用。 3. <u>**連邦制度の一部または全部の適用を自ら希望**</u>：プリンスエドワード島州（2019年1月からOBPS適用）、ユーコン準州、ヌナブト準州（2019年7月から燃料課税及びOBPS適用）
燃料課税の概要	• 州内の化石燃料生産者や販売事業者、輸入事業者等に課税。 • 税率は、2019年に20CAD/tCO2e、毎年10CADずつ引上げ、2022年に50CAD/tCO2e。 ※2020年12月、2023年以降の炭素価格について、カナダ連邦政府は、毎年15CADずつ引上げ、2030年に170CAD/tCO2eとすると提案。 • OBPS対象事業者の消費する燃料や輸出用燃料、原料用燃料 等は非課税。
OBPSの概要	• 年間5万tCO2e（7ガス合計）以上排出する事業者等が対象。1万～5万トンの事業者は自発的な参加が可能(opt-in)。 • 排出量が基準※を下回った事業者には政府が余剰クレジットを発行。 ※年間排出基準値(tCO2e)=生産量基準(tCO2e/単位)x生産量(単位) • 基準を上回る排出を行った事業者には燃料課税の支払い、カーボンオフセットクレジットの使用、他事業者からのクレジット購入により、超過排出分をカバーすることを要求。
税収・収入の活用	• 燃料課税の税収及びOBPSの収入は全て州・準州に帰属する。 • 連邦政府は、気候行動インセンティブ（個人及び世帯に直接還付）、影響を受けるセクターの支援（学校、病院、中小企業、大学、自治体、非営利団体、先住民コミュニティへの支援等）、州のGHG削減プロジェクト等への活用を提案。

（備考）1CAD=約82円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）カナダ連邦政府（2018）「Carbon pricing: compliance options under the federal output-based pricing system」、カナダ連邦政府（2020）「A Healthy Environment and a Healthy Economy」等をもとに作成。

（参考）メキシコ及びチリの炭素税について

〇メキシコは2014年に炭素税を導入。税率は燃料ごとに異なる。
〇チリは2017年１月1日より、税率5USD/トンCO_2の炭素税を導入。課税開始は2018年。

メキシコの炭素税の概要

項目	内容
経緯	• 2013年にPeña Nieto大統領が、炭素税の導入を含む財政改革を発表。 • GHG排出削減及び政府の税収拡大を目的として導入。 • 「生産・消費税法（Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios）」において税率等を規定。
導入年	• 2014年1月1日
課税対象	• 化石燃料の燃焼に対し課税
税率	• 7.56MXN～61.16MXN/tCO2 • IPCCの定める排出係数を用いて固有単位当たりに換算。 ＜主な燃料における単位当たり税率＞
税収	• 2014年～2017年の税収は合計13億USD
優遇措置	• 天然ガスは非課税。 • パラフィンやアスファルト、潤滑油等の燃焼に用いられない製品は対象外。 • UNFCCCが定める炭素クレジットを活用可能。

燃料	ガソリン（MXN/L）	軽油（MXN/L）	プロパン（MXN/L）	重油（MXN/L）	石炭（MXN/kg）	天然ガス
2019	0.1274	0.1546	0.0726	0.1650	0.03381	0
2020	0.1312	0.1592	0.0748	0.1699	0.03481	0
2021	0.135569	0.164501	0.077291	0.175558	0.0359692	0

チリの炭素税の概要

項目	内容
経緯	• CO_2排出削減及び大気汚染による健康被害の軽減を目的に、2014年の税制改革法により炭素税の導入を決定。 • CO_2の他に、NOx、SO2、PMに対しても課税を開始。
導入年	• 2017年1月1日より施行。（実際の課税は2018年開始）
課税対象	• 投入熱量の容量が50MWt（メガワットサーマル）以上のボイラーあるいはタービンを有する事業所（発電・産業部門）。 • 対象事業者数は約93（2018年時点）。 • 環境省が課税対象となる事業所のリストを毎年公開。 • 前年の対象事業所のCO_2排出量を計測し、翌年3月に各事業所の排出量に応じた課税額を環境省が公表、同年4月に財務省が徴税する仕組みとなっている。
税率	• 5USD/トンCO_2 （税率は米ドルで設定されているが、徴税は現地通貨）
税収規模	• CO_2、NOx、SO2、PMに対する課税の税収の合計は、2019年（課税2年目）に188.3百万USD。 • そのうち87.8%がCO_2への課税からの税収。
税収使途	• 一般会計。政府の教育改革資金等に充当。
優遇措置	• バイオマスによる発電設備は免税。

（注）1MXN=5.0円、1USD=約109円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）「LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS」（Cuotas actualizadas por Acuerdos DOF 24-12-2020）、「Act 20.780」（チリ国民議会図書館ウェブページ）、チリ国民議会図書館（2019）「Implementación y recaudación del impuesto a las emisiones 」等より作成。

（参考）コロンビア及びアルゼンチンの炭素税について

〇コロンビアは2017年1月に炭素税を導入。毎年2月に税率を引上げ。
〇アルゼンチンは2018年3月に炭素税を導入。定期的に税率を引上げ。

コロンビアの炭素税の特徴

導入年
- 2017年1月

税率
- 税率はトンCO2当たり15,000COPで導入。2021年の税率は17,660COP/tCO2。
- 毎年2月1日に前年のインフレ率＋1%税率を引上げ。

燃料	税率				
	2017.1	2018.2	2019.2	2020.2	2021.2
ガソリン（COP/ガロン）	135	142	148	155	159
天然ガス（COP/㎥）	29	30	32	33	34
LPG（COP/ガロン）	95	100	104	109	112
灯油・ジェット燃料（COP/ガロン）	148	156	162	170	174

課税対象
- 燃焼用の石油製品及び天然ガスに課税。LPGは産業用のみ、天然ガスは石油化学産業及び精油のみ課税。
- 燃料の卸売、輸入段階で課税。燃料生産者及び輸入業者による自家消費は、生産者及び輸入業者に課税。

優遇措置
- 炭素税負担分を法人税から控除。
- 輸出される燃料及び国際船舶に供給される燃料は課税対象外。バイオ燃料は免税。カーボンニュートラルに取り組む企業（政府が定める方法論に基づく排出削減、あるいはCDM、REDD+等のクレジット取得分）は免税。

税収使途
- 税収の70%は、紛争地域における農村開発のための基金（持続可能なコロンビアのための基金）、25%は沿岸浸食管理、森林保全、水質保全、生態系保護、5%は保全地区の活動に活用。

アルゼンチンの炭素税の特徴

導入年
- 2018年3月

税率
- 税率はトンCO2当たり10USDで導入。石油コークスは、2019年1月に炭素税をトンCO2当たり1USDで導入。（税率は米ドルで設定されているが、徴税は現地通貨）
- 定期的に税率を引上げ。2021年3月時点のトン当たり税率は公表されていない。

燃料	税率			
	2018.3	2019.1	2020.3	2021.3
ガソリン（ARS/L）	0.412	0.545	0.936	1,274
天然ガス（ARS/L）	0.412	0.545	0.936	1,274
軽油（ARS/L）	0.473	0.626	1.074	1,463
灯油（ARS/L）	0.473	0.626	1.074	1,463
石油コークス（ARS/kg）	－	0.074	0.253	0,517

課税対象
- ガソリン等よりも排出係数が高い、天然ガスや石油系燃料に課税。
- 課税対象者は燃料輸入者、液体燃料等の精製・製造企業。燃料出荷時及び自家消費分に課税。

優遇措置
- 輸出される燃料及び国際船舶、国際航行の燃料、化学・石油化学産業の原料使用、バイオ燃料は免税。

税収使途
- 税収は、国の一般会計に10.4%、国民住宅基金に15.07%、地方政府の一般会計に10.4%、国民年金基金に28.69%、水インフラ資金に4.31%、交通インフラ資金に28.58%、公共交通の補償資金に2.55%の配分で充当。

（参考）為替レート：1COP=0.03円、1ARS＝1.20円（為替レートは、OANDAの2021年3月16日のレート）、1USD=約109円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）コロンビア国税庁（2021）「Resolución 000009」、コロンビア環境・持続的開発省「Decreto 926 de 2017」、アルゼンチン政府「IMPUESTO A LAS GANANCIAS Ley 27430Modificación」、アルゼンチン財務省「ARGENTINA' S COMPREHENSIVE TAX REFORMI ITS NEW CARBON AND LIQUID FUELS TAXES 」等より作成。

（参考）南アフリカの炭素税について

○ 南アフリカは2013年5月に炭素税の導入を決定。
○ 複数回の導入延期を経て、2019年6月1日に炭素税を導入。

南アフリカの炭素税の概要

項目	内容
経緯	• 2013年5月、2015年1月1日より炭素税を導入すると発表。 • 2014年2月、導入年の2016年への先延ばしを発表。 • 2015年11月、財務省が炭素税法案を発表。導入延期。 • 2017年12月に改訂版炭素税法案を発表。導入延期。 • 2018年11月に再度改訂版炭素税法案を発表、2019年5月に承認され、2019年6月からの導入が決定。
導入年	• 2019年6月1日（3年ごとに制度を見直し予定）
課税対象	• 温室効果ガス（CO2、CH4、N2O、HFCs、PFCs、SF6）を排出する化石燃料の燃焼、工業プロセス及び漏出。
税率	• 120ZAR（ランド）/トンCO_2e（※） • 炭素税率はインフレ率＋2%ずつ毎年上昇。
税収使途	• 省エネ税控除、電気税の負担軽減等への活用を予定。
優遇措置	• 国際航空・国際船舶の燃料は免税。家庭部門は免税。 • 発電事業者は、再エネプレミアムや環境税の負担額を炭素税負担額から差し引いた額を納税。 • その他、産業・農業・廃棄物部門に対し以下の免税措置（allowance）が設けられており、産業部門は最大95%、農業・廃棄物は最大100%免税となる。 - 化石燃料燃焼に伴う排出に対する免税措置：最大75%（農業・廃棄物についてはほとんどの活動が100%） - 貿易にさらされる産業への配慮措置： 最大10% - 排出削減努力に対する免税措置：最大5% - カーボンバジェットに対する免税措置：最大5% - オフセットに対する免税措置：最大10%

（※）1ZAR=約7円（120ZAR=約840円）。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）南アフリカ財務省（2013）「Carbon Tax Policy Paper」、同（2014）「Budget Review 2014」、同（2015）「Draft Carbon Tax Bill」、同（2017）「Draft Carbon Tax Bill」、同（2018）「Carbon Tax Bill」、同（2018）「Media Statement Tabling of the Carbon Tax Bill」等より作成。

（参考）シンガポールの炭素税について

○ 2019年1月、シンガポールは5SGD/tCO2eの炭素税を導入。2023年にレビューを行い、2030年までの税率を10～15SGDに引き上げる予定。

シンガポールの炭素税の概要

項目	内容
経緯	• 2017年2月、財務大臣が「2017年予算案」で、温室効果ガス削減目標（2030年までに2005年比で炭素原単位を36%減）を達成するため、2019年に10～20SGD/tCO2の炭素税を導入すると発表。 • 2017年3月、首相府直轄の国家気候変動事務局（NCCS）が2019年の炭素税導入に関する意見募集を実施（～5月）。 • 2017年10月、環境水資源省（MEWR）が「カーボンプライシング法草案」の意見募集を実施（～12月）。 • 2018年2月、財務大臣が「2018年予算案」で2019年に5SGD/tCO2eの炭素税（Carbon tax）を導入すると発表。 • 2018年3月、「カーボンプライシング法案」の提出・可決。
導入年	• 2019年（最初の納税は2019年の排出量に基づき2020年に実施）
課税対象	• 温室効果ガス（CO2、CH4、N2O、HFCs、PFCs、SF6）を年間合計25,000 tCO2e以上排出する企業の排出量に対して課税。但し、物品税が既に課税されているガソリン、軽油、CNGは除く。 • 発電所や大規模な産業施設などが対象となり、カバー率はシンガポールの全排出量の80%に相当。（※1）
税率	• 5SGD/tCO2e（2019年～2023年）。2023年にレビューを実施。その後、2030年までに10～15SGD/tCO2eに引上げる予定。
税収使途	• 2019～2023年の5年間で10億SGD程度を見込む。税収は企業のエネルギー効率改善等のための資金として活用される。
優遇措置	• なし。（※2）

＜Budget 2018等における関連の言及＞

※1　電力価格上昇による家計への影響と緩和策

- 発電事業者が消費者に5SGD/tCO2eの炭素税を全額転嫁したとしても、電気料金の上昇分は約0.21セント/kWh（2018年現在の電気料金の約1%）で、影響は軽微である。
- 家計の影響を軽減するため、政府は対象となる公営住宅（HDB）に居住する世帯に対して2019～2021年までの3年間、年間で20SGDの追加的な公共料金還付（U-Save）を行う。

※2　免税等の優遇措置を導入しない理由

- クリーンでシンプルな炭素税を導入することで経済全体に透明性の高い公平で一貫性のある価格シグナルを提示することができ、費用効率的に排出削減を促進できる。
- ベンチマークに基づく免税制度は、多様な部門で行われ、施設毎に異なる価格負担を求めることになる結果、炭素税の価格シグナルを損ない、透明性を低下させる。
- ベンチマークを設定することは複雑なプロセスになる可能性があり、行政コストや遵守コストを増加させるおそれがある。

（備考）1SGD=約80円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）シンガポール財務省（2018）「Budget 2018 Together, A Better Future」、シンガポール政府「Carbon Pricing Bill」、NCCCホームページ「Carbon Tax」等より作成。

インドネシアの炭素税について

○ インドネシア財務省は、2021年6月、炭素税の導入を含む税制改革関連法案を提出。

インドネシアの炭素税の概要

項目	内容
経緯	• 2021年6月、コロナ危機からの景気回復に向けた政府の歳入増加や、公正で効率的な税制の構築等を目的とし、財務大臣が税制改革のための法案「一般規定および税務手続に関する1983年法律第6号の第5次改正に関する法案（Bill on the Fifth Amendment to Law Number 6 of 1983 concerning General Provisions and Tax Procedures）」を提出。歳入増加の措置のひとつとして、炭素税の導入を提案。 • この法案は公布当日に発効する。
導入年	• 炭素税の導入時期は明記されていない
課税対象	• 炭素を含む商品の購入、又は特定の量の排出を伴う活動（特にエネルギー、農業、林業、土地利用、産業、廃棄物分野）に対して課税。 ※財務大臣の規則により課税対象となる場合あり。 • 対象者は、炭素を含む商品の購入、または排出活動を行う個人または団体。 • 対象ガスは、CO2、N2O、CH4。
税率	• 75,000IDR/tCO2e（約600円/tCO2e） • 2020年の消費データによる推計によれば、炭素税収は31.91兆IDRと試算されている。 ー 発電：16.35兆IDR　ー 産業：10.63兆IDR、 ー 陸上輸送・海運：4.25兆IDR　ー 航空輸送：0.67兆IDR
税収使途	• 気候変動対策（緩和・適応）に充当。
優遇措置	•（具体的な記述は見当たらない）
その他	• 課税の計算方法、課税対象者、課税メカニズム、税収使途等については、関連省庁との調整後、財務大臣の規則により規制される。

＜その他の主な税制改革の内容＞

■ 付加価値税率の引上げ（2022年1月から実施）
- 付加価値税の税率を現在の10%から12%に引き上げる。
- 付加価値税の税率を5%～15%の範囲で変更可能にする。

■ 個人所得税率の引上げ（2022会計年度から実施）
- 所得が50億IDRを超える高所得者に対する所得税率を現在の30%から35%に引き上げる（現在の税率は所得水準に応じて5%～30%の範囲で決定）。

■ プラスチック製品への課税
- プラスチック製品対する物品税を導入する。

■ 免税の廃止
- 大部分の免税を廃止する。

（備考）1IDR＝約0.008円。（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）インドネシア政府（2021）「Bill on the Fifth Amendment to Law Number 6 of 1983 concerning General Provisions and Tax Procedures」、インドネシア政府（2021）「ACADEMIC TEXT」より作成。

我が国の車体課税のグリーン化の動向

車体課税のグリーン化措置（2021年4月～2023年3月）

○ 自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率1%引き下げ措置は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急経済対策として2021年3月末まで実施予定だったが9カ月延長された（2021年12月末まで）。

軽課措置（自家用乗用車）

（注）クリーンディーゼル車に関しては次頁参照

対象車	燃費性能	自動車重量税（エコカー減税）		環境性能割		グリーン化特例※2	
	2030年度燃費基準	（初回）	（2回目）	自動車税	軽自動車税	自動車税種別割	軽自動車税種別割
• 電気自動車 • 天然ガス自動車（2009年排ガス規制＋NOx▲10%）	―	免税	免税	非課税	非課税	▲75%	▲75%
• 燃料電池車							軽減なし
• プラグインハイブリット車					ガソリン車に準拠		
• ハイブリッド車・ガソリン車	＋20%	免税	免税	非課税	非課税	軽減なし	軽減なし
	−10%		軽減なし				
	−15%	▲50%		1%（非課税※1）			
	−25%						
	−30%	▲25%		2%（1%※1）	1%（非課税※1）		
	−40%						
	−45%	軽減なし		3%（2%※1）	2%（1%※1）		
	それ以外						

※1 括弧内は2021年4月～2021年12月末の間に取得した車両に対し適用される臨時的軽減税率を示す。
※2 グリーン化特例は該当車の翌年度の税率に適用。

重課措置

自動車重量税	
車齢	課税の引上げ
• 13年超	5,700円/0.5t （車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比＋32%）
• 18年超	6,300円/0.5t （車齢13年未満非エコカー4,100円/0.5t 対比＋54%）

自動車税※3	
車齢	重課
• ガソリン車、LPG車：13年超	概ね+15%
• ディーゼル車：11年超	概ね+15%

軽自動車税※3	
車齢	課税の引上げ
• 13年超	12,900円 概ね＋20%

（出典）「令和3年度税制改正大綱」等より作成。

令和3年度税制改正に伴うクリーンディーゼル車の扱い

○ クリーンディーゼル車については、エコカー減税、環境性能割ともに、燃費性能に応じた減税措置に変更するものの、2021～2022年度は激変緩和措置として、2021年度は現行制度を維持し、2022年度は2020年度基準達成の有無に応じて税率を変更する。

○ 種別割（グリーン化特例）の減税対象からは2021年度から外れる。

自動車重量税（エコカー減税）及び環境性能割におけるクリーンディーゼル車の減税措置

＜自動車重量税（エコカー減税）＞

燃費基準	2021年5月～2022年4月	2022年5月～2023年4月
2020基準達成	免税	免税
2020基準未達成	免税	当分の間税率

＜環境性能割＞

燃費基準	2021年4月～2022年3月	2022年4月～2023年3月
2020基準達成	非課税	非課税
2020基準未達成	非課税	3%

種別割グリーン化特例の見直し（2021年4月～2023年3月）

＜改正前＞

対象車	登録車	軽自動車
•電気自動車 •燃料電池車 •プラグインハイブリッド車 •天然ガス自動車 •クリーンディーゼル車	75%	75%

＜改正後＞

対象車	登録車	軽自動車
•電気自動車 •燃料電池車 •プラグインハイブリッド車 •天然ガス自動車	75%	75%

（出典）「令和3年度税制改正大綱」等より作成。

令和3年度税制改正に伴う自動車重量税（エコカー減税）の見直し

○ 自動車重量税のエコカー減税は、コロナ禍の状況を配慮し、2030年度燃費基準に切り替えつつも、減税対象割合が現行水準と同じ約70%、免税対象割合が現行水準と同じ約25%となる基準を維持。

○ 電気自動車等や超低燃費HVに対する「構造要件（該当するだけで2回目車検時までの免税）」も維持するが、クリーンディーゼル車は免税対象から除外し、別途激変緩和措置を講じることとした。

自動車重量税（エコカー減税）の見直し（クリーンディーゼル車を除く）

＜2019年5月～2021年4月＞

対象車	燃費基準	車検初回	車検2回目
•電気自動車 •天然ガス自動車 •燃料電池車 •プラグインハイブリッド車 •クリーンディーゼル車	―	免税	免税
•ハイブリッド車・ガソリン車	2020基準＋90%		
	2020基準＋40%		
	2020基準＋20%	▲50%	
	2020基準＋0%	▲25%	

＜2021年5月～2023年4月＞

対象車	燃費基準	車検初回	車検2回目
•電気自動車 •天然ガス自動車 •燃料電池車 •プラグインハイブリッド車	―	免税	免税
•ハイブリッド車・ガソリン車※1	2030基準＋20%		
	2030基準－10%		
	2030基準－25%	▲50%	
	2030基準－40%	▲25%	

※1　減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。

（出典）「令和3年度税制改正大綱」等より作成。

令和3年度税制改正に伴う環境性能割の見直し

○ 環境性能割は、コロナ禍の状況を配慮し、2030年度燃費基準に切り替えつつも、減税対象割合が現行水準と同じ約70%、非課税対象割合が現行水準と同じ約50%となる基準を維持。

○ 加えて、2021年3月末に期限切れの予定であった臨時的軽減措置（1%軽減）は、9ヶ月間延長して、2021年12月末まで適用。

環境性能割の見直し（クリーンディーゼル車を除く）

＜2019年10月～2021年3月＞

対象車	燃費基準	登録車	軽自動車
・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車※1 ・天然ガス自動車 ・クリーンディーゼル車	－	非課税	非課税
・ハイブリッド車・ガソリン車	2020基準＋20%		
	2020基準＋10%	1%	
	2020基準＋0%	2%	1%
	上記以外	3%	2%

＜2021年4月～2023年3月＞

対象車	燃費基準	登録車	軽自動車
・電気自動車 ・燃料電池車 ・プラグインハイブリッド車※1 ・天然ガス自動車	－	非課税	非課税
・ハイブリッド車・ガソリン車※2	2030基準－15%		
	2030基準－25%	1%→0%	
	2030基準－40%	2%→1%	1%→0%
	上記以外	3%→2%	2%→1%

※1 プラグインハイブリット軽自動車は軽自動車環境性能割の非課税対象外であり、ガソリン軽自動車の扱いに準ずる。
※2 減免対象は2020年度燃費基準を達成している車両に限る。
（備考）赤字のパーセンテージは、2021年12月末までに取得した車両に対し適用される臨時的軽減措置下での税率を示す。
（出典）「令和3年度税制改正大綱」等より作成。

令和3年度税制改正に伴う自動車税・軽自動車税（種別割）のグリーン化特例の見直し

○ 自動車税及び軽自動車税の種別割(※1)に対するグリーン化特例の軽課措置(※2)は、2019年4月から2021年3月までは現行制度の延長、2021年4月から2023年3月まではハイブリッド車及びガソリン車が除外され、電気自動車等のみに限定。

○ 重課については、自動車税種別割の重課措置を2年間延長。

自動車税・軽自動車税（種別割）の軽減措置（2017年4月～2023年3月）

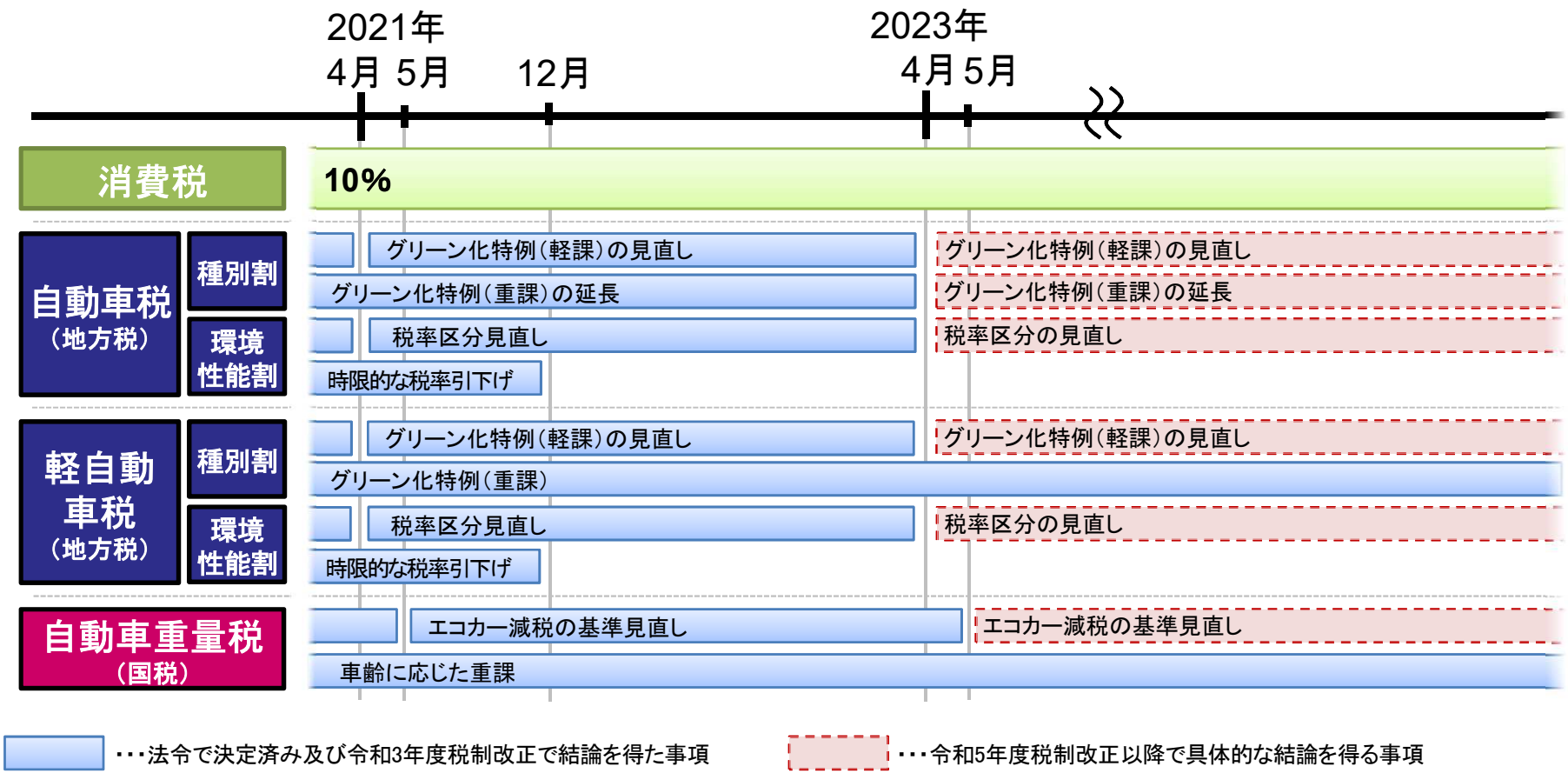
対象車	2017年4月-2019年3月		2019年4月-2021年3月		2021年4月-2023年3月	
	自動車税	軽自動車税	自動車税	軽自動車税	自動車税	軽自動車税
電気自動車等(※3)	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%	▲75%
2020燃費基準＋50%		▲50%		▲50%	軽減なし	軽減なし
2020燃費基準＋40%						
2020燃費基準＋30%						
2020燃費基準＋20%	▲50%	▲25%	▲50%	▲25%		
2020燃費基準＋10%						
2020燃費基準達成	軽減なし	軽減なし	軽減なし	軽減なし		

※1 種別割とは、現行の自動車税及び軽自動車税にあたる税を指す。
※2 軽減措置は該当車を購入した翌年度の税率に適用される。
※3 電気自動車等とは、2021年3月までは、乗用車に関しては電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車（2009年排ガス規制＋NOx▲10%）、クリーンディーゼル乗用車(2009年排ガス規制適合)を指す。軽自動車に関しては電気自動車、天然ガス自動車（2009年排ガス規制＋NOx▲10%）、燃料電池自動車を指す。ハイブリッド車、ガソリン車は、燃費基準の達成率に加え、200、5年排出ガス基準値より75%以上又は2018年排出ガス基準値より50%以上NOx等の排出量が少ない車が対象となる。2021年4月以降は、乗用車に関しては、上記からクリーンディーゼル乗用車が、軽自動車に関しては燃料電池自動車が除かれる。
（出典）「令和3年度税制改正大綱」等より作成。

今後の車体課税見直しのスケジュール

○ 2021年4月以降、自動車税種別割のグリーン化特例（重課）が期限切れとなり、自動車税及び軽自動車税の環境性能割の税率区分の見直しが行われる。また、同年5月以降の自動車重量税のエコカー減税が期限切れとなる。

○ 2023年4月以降の自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特例（軽課）が期限切れとなる。



・・・法令で決定済み及び令和3年度税制改正で結論を得た事項　　・・・令和5年度税制改正以降で具体的な結論を得る事項

※1 自動車税及び軽自動車税の環境性能割は自動車の取得時に課税される。環境性能割の創設に伴い、現行の自動車税を自動車税種別割、現行の軽自動車税を軽自動車税種別割となる。
※2 環境性能割の時限的な税率引下げとは、令和元年（2019年）10月1日から令和3年（2021年）12月31日までの間に取得した自家用乗用車に係る環境性能割について、税率1%分を軽減する特例措置を指す。

諸外国における自動車関連施策の動向

欧州の車体課税におけるCO_2排出基準導入の動き

取得に係る課税			保有に係る課税		
1998年 欧州自動車工業会が欧州委員会と協議し自主規制によるCO_2排出削減目標を設定。					
1998年	フランス	自動車登録税の課税標準（課税馬力）の算出に、CO_2排出量を追加。	2001年	英国	自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
2007年	ノルウェー	自動車登録税の税率にCO_2排出量基準を追加。	2002年	英国	社有車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
2008年	ポルトガル	自動車税の税率を排気量とCO_2排出量基準を併用した課税に変更。	2003年	フィンランド	車両税を導入。税率をCO_2排出量、重量を基準に設定。
	フランス	ボーナス・マルス導入。自動車取得時に、CO_2排出量の大きい車に課金（マルス）、排出量の少ない車に補助金を支給（ボーナス）。	2005年	ベルギー	連帯貢献金制度（社用車のみ）を導入。料金をCO_2排出量に応じ設定。
			2006年	フランス	社用自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
	アイルランド	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。		スウェーデン	自動車税を導入。税率を種類、駆動方式、CO_2排出量、重量を基準に設定。
	スペイン	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。	2007年	ルクセンブルク	自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
				ポルトガル	自動車流通税を導入。税率を車種、重量、排気量、CO_2排出量を基準に設定。
	フィンランド	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。	2008年	オランダ	自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
				アイルランド	自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
2009年 EUにおいて「CO_2排出規則」が成立（2015年までに企業別平均CO_2排出量を130gCO_2/km以下とする目標を設定）					
	ラトビア	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。	2009年	ドイツ	自動車税の税率をCO_2排出量基準（燃料種別）と排気量基準を併用した課税に変更。
	スロベニア	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。		フランス	汚染車税を導入。税率をCO_2排出量基準に設定。
				ギリシャ	自動車税の税率をCO_2排出量基準に設定。
2012年	オランダ	自動車登録税の税率をCO2排出量基準に変更。	2011年	フィンランド	自動車税の税率をCO_2排出量基準に設定。
2013年 EUにおいて「CO_2排出規則」を改訂（2021年までに企業別平均CO_2排出量を95gCO_2/km以下とする目標を設定）					
2018年	スウェーデン	ボーナス・マルス導入。			
2019年	イタリア	ボーナス・マルス導入。			
2019年 EUにおいて「CO_2排出規則」を改訂（2025年までに企業別平均CO_2排出量を2021年削減目標（95gCO_2/km）比15%減、2030年までに37.5%減とする目標を設定）					
2021年	デンマーク	自動車登録税の税率をCO_2排出量基準に変更。	2021年	デンマーク	自動車税の税率をCO_2排出量基準に変更。
2021年 欧州委員会は「CO_2排出規則」の改訂を提案（2030年までに企業別平均CO_2排出量を2021年比55%減、2035年までに100%減とする目標を提案）					

（出典）各国政府及びOECD資料等をもとに作成。

EUにおけるCO_2排出規則について

○ 2009年4月、「CO_2排出規則」が成立し、新車乗用車の企業別平均CO_2排出量を導入。2013年11月、2021年までに95gCO_2/km以下とする目標を設定。2019年4月、2030年の排出量を2021年目標比37.5%減とする目標を設定。

○ **2021年7月、欧州委員会は、2030年の新車乗用車の排出量を2021年比(※)55%減、2035年100%減とする新たな目標を提案**。これは、2035年に電気自動車(BEV)や燃料電池車(FCEV)など化石燃料を一切使用しない車両のみが販売可能であることを意味する。(※2021年値は、2022年10月31日までに欧州委員会が正式な値を公表する。)

新車乗用車のCO_2排出量目標値

2021年	企業別平均CO_2排出量を**95gCO_2/km以下**
2025年	同排出量を**2021年比15%減**
2030年	同排出量を**2021年比55%減**　(現行規則では37.5%減)
2035年	同排出量を**2021年比100%減**　(新規提案)

＜EUにおける現在のEVの普及状況＞

2019年のEUの**新車BEV及びFCEV販売登録台数は24.8万台**
PHEVは14.0万台　(EVの市場シェア:3%)
2020年のEUの**新車BEV及びFCEV販売登録台数は53.9万台**
PHEVは50.7万台　(EVの市場シェア:10.5%)
※PHEV:プラグインハイブリット車、EV:BEV、FCEV、PHEVの合計

＜具体的な措置の内容＞

優遇措置(スーパークレジット)	企業別平均CO_2排出量の算出にあたって、CO_2排出量が50gCO_2/km未満の新車販売については、2022年まで以下の台数でカウントする優遇措置が講じられている。 2020年:2台、2021年:1.67台、2022年:1.33台 (2023年以降:1台) 但し、スーパークレジットの使用は、2020～2022年の3年間で最大7.5gCO_2/kmに制限される。
ペナルティ	目標値を超過した場合の新車1台当たりの課徴金は、CO2排出量1gCO_2/km当たり95EURとする。
排出ゼロに向けた進捗報告書	欧州委員会は、2025年12月31日までに、及びその後隔年で、2050年のゼロエミッション道路輸送実現に向けた進捗報告を行う。報告書では、移行促進のための追加的措置の必要性を検討する。(新規提案)

(参考)小型商用車・重量車に対するCO_2排出規則

小型商用車の目標値

2011年6月、2020年の目標値を設定。2019年4月、2025年及び2030年の目標値を設定。2021年7月、欧州委員会は、2030年の目標値をより野心的に修正し、2035年の新たな目標値を提案。

2020年	新車小型商用車平均CO_2排出量を**147gCO_2/km以下**
2025年	同排出量を**2021年比15%減**
2030年	同排出量を**2021年比50%減**　(現行規則では31%減)
2035年	同排出量を**2021年比100%減**　(2021年新提案)

重量車の目標値

2019年6月、2025年及び2030年の目標値を設定。

2025年	新車重量車平均CO_2排出量を**2019年比15%減**
2030年	同排出量を**2019年比30%減**

(出典)欧州委員会・欧州議会(2009)「REGULATIONS (EC) No 443/2009」、欧州議会(2012)「COMPROMISE AND CONSOLIDATED AMENDMENTS 1-5」、欧州委員会(2019)「REGULATION (EU) 2019/631」、「REGULATION(EU) 2019/1242」、ACEA(2021)「Fuel types of new cars: electric 10.5%, hybrid 11.9%, petrol 47.5% market share full-year 2020」、欧州委員会等(2021)「amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition」より作成。

米国トランプ政権下で定められた現行の燃費基準

○ トランプ政権は、オバマ政権下で定められた燃費規制緩和のため、SAFE車両規則1及び2を制定。
- SAFE1では、カリフォルニア州等の州政府が独自に連邦基準より厳しい温室効果ガス排出制限やZEV規制を課す権限を無効化。
- SAFE2では、2021～2026年の新車の企業別平均燃費基準（CAFE）及びCO_2排出基準を緩和。

トランプ政権下で定められた現行の燃費基準（SAFE2）

	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE	乗用車・小型トラック	mpg	37.3	37.9	38.5	39.1	39.8	40.4
CO_2排出基準	乗用車	g/マイル	183	180	177	174	171	168
	小型トラック	g/マイル	264	259	255	251	247	243
	乗用車・小型トラック	g/マイル	220	216	213	209	206	202

（参考）オバマ政権下での燃費基準

	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025
CAFE	乗用車・小型トラック	mpg	44.7	46.8	49.5	52.0	54.5
CO_2排出基準	乗用車	g/マイル	172	164	157	150	143
	小型トラック	g/マイル	249	237	225	214	203
	乗用車・小型トラック	g/マイル	199	190	180	171	163

米国における乗用車・小型トラックのCAFE及び企業別平均CO_2排出基準制定の経緯

政権	年	政策	内容・CAFE及びCO_2排出基準（乗用車・小型トラック）
1975年 エネルギー政策法（EPCA）制定、1978年 企業別平均燃費基準（Corporate Average Fuel Economy：CAFE）導入			
ブッシュ	2007	包括エネルギー法を制定	2020年まで：CAFE 35mpg（14.9km/L）
オバマ	2009	より野心的な燃費基準を制定	2016年まで：CAFE 35.5mpg（15.1km/L）、CO_2排出基準 250g/マイル（155g/km）
	2011	2017年以降の燃費基準を制定	2025年まで：CAFE 54.5mpg（23.2km/L）、CO_2排出基準 163g/マイル（101g/km）
トランプ	2018.8	燃費規制の緩和を提案	2021～2026年のCAFE及びCO_2排出基準を2020年の水準に据え置く案を公表。パブコメを募集、公聴会を実施。
	2019.9	SAFE車両規則1（Safer Affordable Fuel-Efficient Vehicles Rule 1）を制定	EPA（米国環境保護庁）はカリフォルニア州が、連邦基準よりも厳しい独自の温室効果ガス排出制限やZEV規制を課す権限を撤廃（Clean Air Actの免除の取り消し）。また、NHTSA（米国運輸省道路交通安全局）は他の州においても同様に州独自の排出制限やZEV規制を無効化。
	2020.3	燃費基準改正のためパブコメ募集	2026年まで：CAFE 37.0mpg（15.7km/L）、CO_2排出量 240g/マイル（149g/km）とする案を公表。パブコメを募集。
	2020.4	SAFE車両規則2（Safer Affordable Fuel-Efficient Vehicles Rule 2）を制定	2021～2026年のCAFE及びCO_2排出基準を制定（上表参照）。 2026年まで：CAFE 40.4mpg（17.2km/L）、CO_2排出量 202g/マイル（126g/km）とする。

（出典）EPA and NHTSA（2010）「Federal Register Volume 75, No. 88」、EPA and NHTSA（2012）「Federal Register, Vol. 77, No. 199」、EPA and NHTSA（2018）「Federal Register, Vol. 83, No. 165」、EPA and NHTSA（2020）「Federal Register Vol. 85, No. 84」等より作成。

米国バイデン政権における燃費基準の見直しの動き

○ 2021年1月、バイデン大統領は、トランプ政権下の燃費規制緩和政策であるSAFE1及び2の見直しを宣言。
- SAFE1（州政府が連邦基準より厳しい排出制限を課す権限の無効化）廃止を2021年4月にNHTSAが提案。
- SAFE2における新車のCO_2排出基準について、2023～2026年目標改正を2021年8月にEPAが提案。SAFE2における新車のCAFEについては、2024～2026年の目標改正案を今後NHTSAが提案予定。
- 2021年8月、バイデン大統領は、2030年までに乗用車及び小型トラックの新車販売における電気自動車・燃料電池車・プラグインハイブリット車の合計シェアを50%以上にすると宣言。

EPAが提案した2023～2026年の企業別平均CO_2排出基準

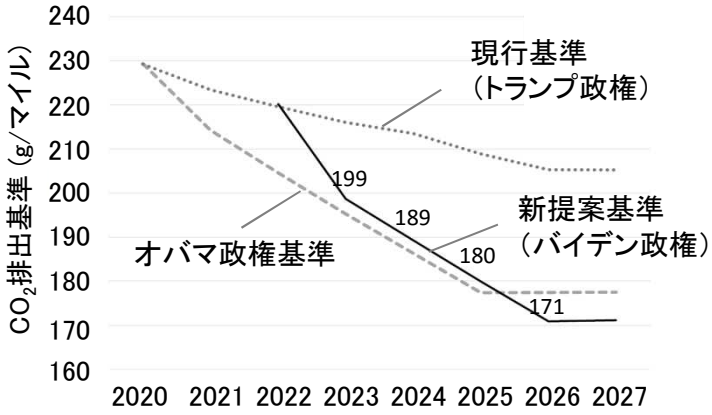
	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE	乗用車・小型トラック	mpg	－	－	－	NHTSAが改正を検討中		
CO_2排出基準	乗用車	g/マイル	－	－	165	157	149	142
	小型トラック	g/マイル	－	－	232	221	210	199
	乗用車・小型トラック	g/マイル	－	－	199	189	180	171

（参考）トランプ政権下で定められた現行の燃費基準（SAFE2）

	対象	単位	2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE	乗用車・小型トラック	mpg	37.3	37.9	38.5	39.1	39.8	40.4
CO_2排出基準	乗用車	g/マイル	183	180	177	174	171	168
	小型トラック	g/マイル	264	259	255	251	247	243
	乗用車・小型トラック	g/マイル	220	216	213	209	206	202

2026年までのCO_2排出基準の比較

（乗用車：小型トラックの比率を50%：50%で計算した値）



バイデン政権における燃費基準の見直しの動き

政権	年	政策	内容
バイデン	2021.1	大統領令でSAFE1及び2の見直しを宣言	バイデン大統領は、トランプ政権下で制定されたSAFE1及び2の見直しを宣言。2021年4月までにSAFE1の、2021年7月までにSAFE2の再検討を要請。
	2021.4	NHTSAはSAFE1の廃止を提案	SAFE1はNHTSAの権限を越えているとし廃止を提案。2021年5～6月にパブコメを募集。州政府が連邦基準よりも厳しい独自の温室効果ガス排出制限を課すことを認める方向。
		EPAはSAFE1の見直しを実施	SAFE1の見直しのため、2021年6月に公聴会を開催。2021年4～7月にパブコメを募集。
	2021.8	大統領令でEV等の普及を宣言	2030年までにBEV・FCV・PHEVの新車販売市場シェアを50%以上にする目標を宣言。
		EPAはCO_2排出基準を提案	2023～2026年のCO_2排出基準を、現行基準（SAFE2）より厳しく改正する案を発表（上表参照）。公聴会を開催予定。2021年8～9月にパブコメを募集。
	―	NHTSAはCAFEの改正を提案予定	2024～2026年のCAFE基準改正を検討中。2026年値が現行より9mpg程度高くなる予定。

（出典）Executive Order 13990 (2021)「86 FR 7037」、EPA（2021）「86 FR 22421」、NHTSA（2021）「86 FR 25980」、EPA（2021）「Regulatory Update　EPA-420-F-21-056」等より作成。

諸外国における主な走行距離課税に関する動向

欧州における主要な動向

年	国	内容
1999年6月、ユーロビニエット指令制定（Directive 1999/62/EC；Eurovignette I）：12トン以上の重量貨物車に対し、道路損傷等のインフラ費用に対する課金の考え方を規定		
2001年	スイス	重量貨物車を対象とする走行距離、車両積載量、排ガスクラスに応じた課徴金（HVC）を導入
2004年	オーストリア	重量貨物車を対象とする走行距離及び車軸数に応じた通行税（GO-Box）を導入
2005年	ドイツ	重量貨物車を対象とする走行距離、車両重量、車軸数に応じた通行税（LKW-Malt）を導入
2006年5月、ユーロビニエット指令改正（Directive 2006/38/EC；Eurovignette II）：対象車両（3.5トン超の貨物車まで）や対象道路の拡大等を規定		
2007年	チェコ	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2010年	スロバキア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2011年9月、ユーロビニエット指令改正（Directive 2011/76/EU；Eurovignette III）：大気汚染及び騒音の外部費用に対する課金の考え方を規定		
2011年	ポーランド	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ハンガリー	重量貨物車・バスを対象とする走行距離等に応じた通行税（HO-GO）を導入
	フランス	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税(Ecotaxe)の導入を無期限延期することを発表
2016年	ベルギー	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2017年5月、欧州委員会が、乗用車や軽量貨物車等への走行距離課金を政策オプションの1つに掲げたEurovignette IIIの改正案を提出		
2018年	スロベニア	重量貨物車を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2021年6月、EurovignetteIIIの改定案を欧州議会とEU理事会が承認（EurovignetteIV）		

米国における主要な動向

年	州・地域	内容
2006年	オレゴン州	299台の車両を対象に1度目のパイロット事業を実施（～2007年3月）
2009年2月、陸上交通インフラ資金調達委員会が、燃料税から道路利用課徴金への変更を提言した報告書「Paying Our Way」を公表		
2012年	オレゴン州	88台の車両を対象に2度目のパイロット事業を実施（～2013年3月）
2015年	オレゴン州	5,000台を上限（自主的参加）に道路利用課徴金の運用を開始
2016年	カリフォルニア州	5,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2017年3月）
	コロラド州	100台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2017年4月）
2018年	デラウェア州	道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2018年7月）
	ワシントン州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2019年1月）
	I-95 Corridor Coalition	1,000台の貨物車を対象に州間高速道路95号線（I-95）沿線16州が道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2019年春）
2020年	ハワイ州	2,000台を対象に道路利用課徴金のパイロット事業を実施（～2021年）

その他諸外国の主要な動向

年	国	内容
1978年	ニュージーランド	車両総重量3.5トン超の車両及び燃料税が課されない乗用車（ディーゼル車等）を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2013年	ベラルーシ	乗用車及び重量貨物車（車両総重量3.5トン超）を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入
2015年	ロシア	重量貨物車（車両総重量12トン超）を対象とする走行距離等に応じた通行税を導入

（出典）各国政府をもとに作成。

EUのユーロビニエット指令について

○ EU域内の重量貨物車の道路利用への課金基準を定める「ユーロビニエット指令」が2011年に改正され、新たに大気汚染及び騒音により生じる外部費用に応じた課金の考え方が規定された。

○ 欧州委員会は2017年5月に「ユーロビニエット指令」改正案を提出。対象車の拡大、走行距離やCO2排出量に応じた課税への移行について提案。2021年6月16日欧州議会とEU理事会が承認。

ユーロビニエット指令改正の経緯

時期	指令	主な内容
1999年6月	ユーロビニエット指令策定（1999/62/EC）：EurovignetteI	重量貨物車に対する道路課金の導入を各国に認める
2006年5月	EurovignetteI改定（2006/38/EC）：EurovignetteII	対象道路や対象車を拡大（最大積載量12トン超→3.5トン超）
2011年9月	EurovignetteII改定（2011/76/EU）：EurovignetteIII	大気汚染や騒音等の外部費用に応じた課金の方法を提示
2017年5月	EurovignetteIII改定案（COM/2017/275, 276）を欧州委員会が提出	対象車の大幅な拡大（重量車、バス、乗用車全般に拡大）、走行距離やCO2排出量等に応じた課金への移行、渋滞課金導入を提案
2021年6月	EurovignetteIII改定案を欧州議会とEU理事会が承認：EurovignetteIV	

EurovignetteIV（COM/2017/275）の詳細

- 加盟国間で調和のとれた制度の導入を促し、「汚染者負担」、「使用者負担」の原則を反映した課金（charge）に移行することを目的とするもの。
- 対象道路は欧州横断運輸ネットワーク（TEN-T）及びその付属道路。
- EurovignetteIIIからの主な変更点は以下。
  - 対象車の拡大： 重量3.5トン超の重量貨物車（Heavy Goods Vehicles）のみから、広く全ての重量車、ミニバス、大型バス、バン、乗用車についても対象とすることを認める。
  - 走行距離に応じた制度への移行： 2028年12月31日までに重量車を対象とした時間ベースの課金（user charge）を段階的に廃止し、走行距離に応じた課金（toll charge）に移行。
  - CO2排出量に応じた課金への移行： 大気汚染物質の排出量（Euro emission class）に応じて適用する価格を変化させる仕組みから、CO2排出量に応じて変化させる仕組みに移行。軽量車については大気汚染物質とCO2排出量を併用してもよい。
  - 渋滞課金の導入指針を示す： TEN-T以外にも、渋滞が常態化している道路を対象に渋滞課金を追加的に行うことを認める（渋滞課金を導入する場合の最大課金水準等を付属文書において規定）。
- 課金の実施方法は各加盟国の裁量であり、この指令をもとに各加盟国は道路課金の制度設計を行う。

（出典）欧州委員会（2017）「Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation（COM/2017/275）」、「Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation」より作成。

その他の環境関連税制に関する最近の動向等

オランダ及びポルトガルの旅客税について

○ オランダは、2021年1月1日、オランダ発の全ての旅客便の乗客に一人当たり7.845ユーロを課す旅客航空税を導入。
○ ポルトガルは、2021年内に、航空・船舶の乗客に対する旅客税を導入する予定。

オランダの旅客航空税

税目	• 旅客航空税（Vliegbelasting）
導入年	• 2021年1月1日
経緯	• 2019年5月14日、環境税法を改正し、航空税を導入すると発表。国際線のフライトに課税がなされていないことを理由に、税制グリーン化推進の一環として実施。 • 2021年の導入より前に欧州全体で航空税が導入された場合には、国内の航空税の導入は見送るとした。 • 2020年11月13日、当初計画していた貨物便への課税を取りやめ、旅客便の税率を7.45ユーロに引上げることを決定。政府は、貨物便に課税された航空会社が近隣諸国に貨物便を振り替え、スキポール空港及びマーストリヒト・アーヘン空港に大きな影響を与えることが示されたこと、貨物便への課税で見込んだ税収分を確保するため、旅客便の税率の引上げを決定したと言及。 • 2020年12月15日、インフレ率を考慮し、税率を7.845ユーロとすることを発表。
課税対象	• オランダ発（域内・域外問わず）全ての乗客に適用 • 空港で徴税する
税率	• 旅客便の乗客一人当たり7.845EUR
税収規模	• 年間200百万EUR（税収使途は明示されていない。）
優遇措置	• 乗り継ぎは非課税

ポルトガルの旅客税

税目	• 航空及び船舶に対する炭素税（Taxa de carbono sobre as viagens aéreas, marítimas e fluviais）
導入年	• 2021年内導入予定
経緯	• 2020年10月29日、ポルトガル議会において、航空及び海・川の船舶の旅客輸送に対する課税を導入する法案を可決。
課税対象	• ポルトガル国内の空港及び港から出発する航空旅客便、海・川の航行サービスを提供する事業者あるいは船舶所有者に対し、チケットの発行時に課税。
税率	• 乗客一人当たり2EUR
税収使途	• 税収は環境基金に充当され、鉄道等の電動の公共交通機関の拡大等の、運輸部門のCO_2排出削減に資する対策に活用する（徴税機関の運用費を除く）。
優遇措置	• 2歳以下は非課税。その他、公務のための移動サービスの提供、自治地域（アゾレス諸島、マデイラ諸島）の住民の域内移動及び本土との往来、RO-RO旅客船、技術的及び気象等の不測の事態のための着陸または着港は非課税。

（備考）為替レート：EUR=約125円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）オランダ政府ウェブページ「Vliegbelasting」、「Wijziging wetsvoorstel vliegbelasting naar Raad van State」、ポルトガル議会ウェブページ「Proposta de Alteração Número:27C」等より作成。

EUプラスチック税について

○ EUは、2021年1月から、リサイクルされない廃プラスチック容器に課税するプラスチック税を導入。
税収は、EUの独自財源として、復興基金（Next Generation EU)の償還財源として活用される。

EUプラスチック税の概要

税目	• プラスチック拠出金（National Plastic Contribution; NPC） ［通称、EUプラスチック税（EU plastic tax）］
導入年	• 2021年1月1日
経緯	• 2018年5月2日、欧州委員会は、2021-2027年予算案を発表。同年1月のEU Plastic Strategyに基づき、循環型経済促進のため、加盟各国から生じるリサイクルされない廃プラスチック容器税を新設。 • 2020年12月14日、EUの独自財源に関する理事会決定（Council Decision 2020/2053）採択。同決定は、全加盟国による批准後、2021年1月から遡及的に適用される。 • 2021年4月30日、プラスチック課税計算に関する理事会規則（Council Regulation 2021/770）を採択。 • 2021年5月31日、EUの全ての加盟国は理事会決定（Council Decision 2020/2053）を承認。
課税対象	• リサイクルされない廃プラスチック容器（non-recycled plastic packaging waste）
税率	• 1kg当たり0.8EUR
税収・使途	• 年間約70億EUR（加盟国の拠出金の合計額）。徴収方法等は各国の裁量。欧州委員会と加盟国の合意により、Eurostatの予測データに基づいて収納する。後年、実データとの調整を行う。 • 7,500億EURの復興基金（Next Generation EU）の償還財源に充当。
優遇措置	• 一人当たり国民総所得（GNI）が2017年時点でEUの平均に満たない加盟国に対して、2017年時点の人口×3.8kgの軽減措置を講じる。

（出典）「Council Regulation (EU, Euratom) 2021/770 of 30 April 2021, Official Journal of the European Union L 165.」「Council Decision (EU, Euratom) 2020/2053 of 14 December 2020, Official Journal of the European Union L424, 」等より作成。

諸外国における容器包装への課税の状況

○ デンマークでは、使い捨て袋、食品包装用ラップ、容器全般に対して広く課税している。
○ アイルランドではレジ袋に対する課税を、ベルギーでは再利用できない容器に対する課税を導入。
○ 英国は、2022年4月から、再生プラスチックの利用率の低い包装材に対する課税を導入予定。

	デンマーク	アイルランド	ベルギー	英国
税目	• 包装税 （Packaging Tax）	• プラスチックバック環境税 （Plastic bag environmental levy）	• 包装課徴金 （Packaging charge）	• プラスチック包装税 （Plastic Packaging Tax）
導入目的	• 容器包装材全般の使用抑制を通じた廃棄物減量化を目的に導入（1999年施行）	• 環境保全及び景観の改善のためのレジ袋削減を目的に導入（2002年施行）	• 環境負荷削減を目的に導入（2007年施行）	• プラスチック使用削減を目的に導入予定（2022年4月施行）
課税対象	• 容器全般（重量ベース課税と容量ベース課税の併用）、使い捨て袋・容器、ポリ塩化ビニル（PVC）食品包装用ラップが対象 • 製造業者と容器の輸入業者に対して課税	• 肉・魚・果物・野菜・氷等の包装用のプラスチック製バッグ（レジ袋）が対象 • 0.7EUR以上の再利用可能な袋は非課税 • 消費者に課税（レジ袋購入段階） • 小売業者にレシートへの税率表示を義務付け	• 水・清涼飲料等の飲料容器の製造業者に課税	• 国内で製造・輸入された30%以上の再生プラスチックを含まないプラスチック包装材の製造業者・輸入業者に課税（年間10トン未満の少量事業者は免税）
税率	• アルコール・ワイン（紙製）：0.08DKK(10cl未満)～1.05/1包装(160cl以上) • アルコール・ワイン（ガラス・その他）：0.14DKK（10cl未満）～1.69DKK/1包装(160cl以上) • ビール・ソフトドリンク他（紙・その他）：0.05DKK(10cl未満)～0.68DKK/1包装(160cl以上) • 使い捨て袋（紙製）：31.65DKK/kg • 使い捨て袋（プラスチック製）：69.63DKK/kg • 使い捨て容器：60.77DKK/kg • 食品包装用ラップ（塩ビ）：40.70DKK/kg ※2021年～	• レジ袋：0.22EUR/袋 • レジ袋税に付加価値税は課されない • 小売業者は四半期に一度歳入庁に報告 ※帳簿への記帳や集計・報告等は付加価値税（VAT）の管理システムを活用	• 再利用可能な容器：1.41EUR/100L • 上記以外の容器：9.86EUR/100L	• 2022年4月1日施行 • 包装材：200GBP/トン
税収・使途	• 663百万DKK（2014年）、657百万DKK（2015年）、683百万DKK（2016年）、683百万DKK（2017年）、701百万DKK（2018年）、543百万DKK（2019年）、645百万DKK（2020年見込み）、695百万DKK（2021年見込み） • 一般財源	• 13百万EUR（2017年）、12百万EUR（2015年）、9百万EUR（2016年）、7百万EUR（2017年）、6百万EUR（2018年）、6百万EUR（2019年見込み） • 環境基金に入り、環境保全目的に使用 • 一人当たり年間消費量は、税導入前の328袋から2014年には14袋まで減少	• 338百万EUR（2016年）、341百万EUR（2017年）、352百万EUR（2018年）、349百万EUR（2019年見込） • いずれも一般財源	• 2022年4月1日施行 • 235百万ポンド（2022-2023年）、235百万ポンド（2023-2024年）、225百万ポンド（2024-2025年） ※いずれも見込み • 一般財源

（備考）税率は2021年1月時点。為替レート：1DKK=約17円、1EUR=約125円、1GBP=約141円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）デンマーク税務省「Packaging Tax Act」、アイルランド気候行動環境省「Plastic bag levy」、ベルギー財務省「Packaging charge」、英国歳入庁ウェブページ「Policy paper Introduction of Plastic Packaging Tax from April 2022 Published 3 March 2021」等より作成。

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 1/2

○ 英国のロンドンは、公共交通機関の利用促進のため2003年に渋滞税を導入。2007年にスウェーデンのストックホルム、2012年にイタリアのミラノでも導入。

	英国・ロンドン市	スウェーデン・ストックホルム市	イタリア・ミラノ市
導入目的	• 2003年に、自家用車から、公共交通機関、徒歩、自転車へのシフト促進を目的にCongestion Charge を導入。	• 2007年に、道路アクセスの容易性や環境の改善を目的にCongestion taxes を導入。 • 2016年に、高速道路（Essingeleden）を対象に含める。	• 2012年に、道路交通の削減、自転車道や歩道整備の収入確保、事故や大気汚染等削減を目的に、Congestion Charge – Area C を導入。
対象・税率	• 7:00～22:00にロンドン中心部（Congestion Charge zone）を通過する車（クリスマスを除く）。 • ゾーンに出入りすると、カメラがナンバープレートを記録する。 • 1日当たり15GBPの支払いで、域内を自由に往来可能。 • オートバイ、原動機付自転車、電気自動車、緊急車両、タクシー等は非課税。 • 域内居住者は90%減税（2020年8月1日以降の申請は一時停止）。	• 月曜から金曜（祝日、祝日の前日、7月の平日6日目以降を除く）の6:00～18:29に、ストックホルム中心部の26か所の地点を通過する自動車。 • ポイントにカメラが設置され、車両のナンバープレートを識別。 • 税率は、中心部が11～45SEK、高速道路が11～40SEK。1日の上限額は自動車1台当たり135SEK。交通量が多い時間帯の税率を高く設定。 • オートバイ、原動機付自転車、緊急車両、14トン以上のバス等は非課税。	• 月曜から金曜（祝日除く）の7:30～19:30にミラノ中心部（Cerchia dei Bastioni）を通過する車。 • 1日当たり5EURの支払いで、域内を自由に往来可能。（「Euro 0」等の車は上記時間内の立入不可）。 • オートバイ、原動機付き自転車、電気自動車、緊急車両等は非課税。 • 当該区域に居住する住民は年間任意の40日は無料で通過が可能、41日目以降は1日当たり2EURの支払いで、域内を自由に往来可能。
税収・使途	• 2.3億GBP（2018年度） • 2.5億GBP（2019年度） ※ロンドン交通局の収入総額は57.6億GBP（2019年度） • 税収はロンドンの交通の改善に活用。	• 18.4億SEK（2020年） ※ストックホルム市の税収総額は436億SEK（2016年） • 税収は地下鉄の拡張等の公共交通機関の拡大に活用。	• 約3,300万EUR（2018年）。 • 税収は公共交通機関の強化、持続可能なモビリティの開発等に活用。

（備考）税率は2021年1月時点。為替レート：1GBP=約141円、1SEK=約12円、1EUR=約125円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）ロンドン交通局「Congestion Charge」、ロンドン交通局（2020）「Annual Report and Statement of Accounts」、Swedish Transport Agency「Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg」、ミラノ市「Area C」等より作成。

諸外国における主な渋滞緩和に向けた税 2/2

○ シンガポールは1975年に渋滞税を導入し、以降対象道路を導入。ノルウェーオスロ市は1990年に導入。米国ニューヨーク市は、2019年2月にマンハッタン地区で渋滞税を導入。

	シンガポール	ノルウェー・オスロ市	米国・ニューヨーク州
導入経緯	•1975年に、中心部の混雑緩和のため、特定地域の通行に際して費用を支払うArea Licensing Scheme（ALS）を導入。 •複数の制度変更を経て1998年に、中心部と主要高速道路双方を対象とするElectronic Road Pricing（ERP）へ切替え。	•1990年に、オスロ市の交通投資政策の一環として、the Oslo toll ring を導入。	•2019年2月2日、ニューヨーク市の中心部の混雑緩和のため、Congestion surcharge を導入。
対象・税率	•ガントリー（門）が設置された箇所を通過する際、時間・曜日・場所・車種に応じて異なる料金が自動的に課される。 •最適な速度（幹線道路は時速20-30キロ、高速道路は45-65キロ）に基づき、年4回、レビューを行い、料金を設定する。 •例えば、乗用車、タクシー、軽貨物車が高速道路を通過する際の料金は、平日0.5～2.0SGD程度。 •オートバイは乗用車等の半額、重量貨物車は乗用車等の1.5倍額と設定。	•toll pointsと呼ばれる地点を通過し、市内に入る自動車に、時間・車種に応じて異なる料金が課される。 •インドールの地点を通過する3,500kg以下の車両の場合、ガソリン車とプラグインハイブリッド車は18NOK、ディーゼル車は20NOK、電気自動車は8NOK。ラッシュ時は4NOK（電気自動車は2NOK）上乗せ。自動支払システム（Auto Pass）の場合20%割引。 •トラック等の3,500kgを超える大型車両は、EURO6の場合54NOK等。 •水素自動車は非課税。	•ニューヨーク市マンハッタンの96丁目より南のエリア（congestion zone）を通過する、タクシー等の有料旅客自動車が対象。 •メダリオンタクシー（通称イエローキャブ）は2.5USD、目的地の異なる複数人を同時に輸送する車両（pool vehicle）は0.75USD、上記を除く有料旅客自動車（リムジン等）は2.75USD。 •バス、緊急車両等は非課税。
税収・使途	•ERPの税収は公開されていない。	• 34億9,800万NOK（2018年） • 30億4,500万NOK（2017年） ※オスロ市の税収総額は567億NOK（2017年）	• 4.48億USD（2020年） ※ニューヨーク州の税収総額は807億USD（2019年）

（備考）税率は2021年1月時点。為替レート：1SGD=約80円、1NOK=約12円、1USD=約109円（2018～2020年の為替レート（TTM）の平均値、みずほ銀行）
（出典）シンガポール陸上交通庁「Electronic Road Pricing（ERP）」、シンガポール交通省「ERP」、ノルウェー Fjellinjen社「New rates in Oslo from january 1st 2021」、ニューヨーク州税務・財務局「Congestion surcharge」、同「Fiscal Year Tax Collections: 2019-2020」等より作成。